inforespace

ufologie
phénomènes
spatiaux

revue semestrielle n° 68

juin 1985, 14e année

COTISATIONS

1985 (Inforespace n° 68 et 69)

	Belgique	France	Autres pays
Cotisation de Membre d'Honneur	FB 1000.—	FF 150.—	FB 1200.—
Cotisation de soutien	FB 700.—	FF 130.—	FB 850.—
Cotisation ordinaire	FB 550.—	FF 100.—	FB 680.—

Les deux premières formules donnent droit à un cadeau sous la forme d'un livre à choisir dans la liste publiée dans le n° 64 d'Inforespace (p.3). Cette liste peut aussi être réclamée à notre Secrétariat.

Seule la cotisation de Membre d'Honneur donne droit à la carte de membre.

Les **anciennes années de publication** peuvent être obtenues aux conditions suivantes :

	Belgique	France	Autres pays
par année (de 1973 à 1984)	FB 200.—	FF 40.—	FB 250.—

La première année de publication (1972, n° 1 à 6) est épuisée.

Il n'est fait aucun envoi contre remboursement. Tout versement est à effectuer au CCP n° 000-0316209-86 de la SOBEPS, avenue Paul Janson 74, B-1070 Bruxelles, ou au compte bancaire n° 210-0222255-80. Pour la France ou le Canada, uniquement par mandat postal international ou par transfert bancaire (**pas de chèque**).

La SOBEPS est une association sans but lucratif qui, dégagée de toute option confessionnelle, philosophique, ou politique, a pour dessein l'observation ainsi que l'étude rationnelle des phénomènes aériens non identifiés et des problèmes connexes. Basées sur le bénévolat le plus complet, nos activités couvrent les enquêtes sur les témoignages et la diffusion sans préjugé des informations recueillies. Cette diffusion s'effectue par le truchement d'une revue trimestrielle de même que par des conférences, débats, etc. La rédaction de notre revue Inforespace étant essentiellement liée à la bonne volonté de nos collaborateurs bénévoles et de leur temps libre, cette édition ne revêt donc aucun caractère commercial et nous ne pouvons garantir sa parution à dates fixes, d'éventuels retards étant susceptibles d'intervenir.

C'est pourquoi nous sollicitons vivement la collaboration de nos membres que nous invitons à nous communiquer toute information relative aux sujets traités dans la revue. Nous leur demandons aussi de participer à la promotion de notre Société et, dans la mesure de leurs moyens, de devenir un membre actif en collaborant directement à l'un ou l'autre de nos travaux : traduction, rédaction, enquêtes, secrétariat, codage, etc...

D'autre part, si d'aventure vous êtes amenés à observer un phénomène aérien insolite, ou si vous avez connaissance d'une telle observation par autrui, nous vous serions reconnaissants de nous prévenir très rapidement.

SECRETARIAT - BIBLIOTHEQUE

Les locaux de la SOBEPS sont accessibles aux membres chaque samedi entre 10 h et 18 h. Il vous est alors loisible de consulter sur place l'ensemble de notre documentation ainsi que les livres et revues du monde entier de notre bibliothèque.

Durant les mois de juillet et d'août, ainsi qu'en dehors des jours et heures précisés ci-dessus, il convient de prendre rendez-vous auprès du Secrétaire Général, M. L. Clerebaut (02-524.28.48).

LES DIAPOSITIVES DE LA SOBEPS

Nous avons mis au point pour vous une collection de diapositives entièrement consacrées aux différents aspects du phénomène OVNI. Grâce à cette diathèque exceptionnelle, vous pourrez, si vous le désirez, monter votre propre exposé illustré d'une projection de documents qui captiveront vos amis.

Les 336 diapositives de la collection sont réparties en 28 séries de 12 documents mis sous cache et elles sont glissées dans une pochette plastique à laquelle est jointe une liste de commentaires concernant chaque diapositive. Demandez-nous la liste détaillée décrivant chaque série et les conditions particulièrement intéressantes qui vous sont proposées.

SERVICE LIBRAIRIE DE LA SOBEPS

Nous vous rappelons que les ouvrages suivants sont en vente à la SOBEPS où vous pouvez les obtenir en versant le montant de la commande au C.C.P. n° 000-0316209-86 de la SOBEPS, avenue Paul Janson 74 - 1070 Bruxelles, ou au compte bancaire n° 210-0222255-80 de la Société Générale de Banque. Pour la France et le Canada, uniquement par mandat postal international ou par transfert bancaire (ne pas envoyer de chèque).

— DES SOUCOUPES VOLANTES AUX OVNI, de Michel Bougard (éd. SOBEPS) ; une œuvre collective écrite sous la direction de notre président et qui tente de faire le point de la recherche ufologique. **300 FB.**

(suite en page 3 de couverture)

inforespace

Organe de la SOBEPS asbl

Société Belge d'Etude des Phénomènes Spatiaux

Avenue Paul Janson, 74
1070 Bruxelles

Président:

Michel Bougard

Secrétaire Général:

Lucien Clerebaut

Rédacteur en Chef:

Pascal Deboodt

Trésorier:

Christian Lonchay

Imprimeur:

André Pesesse
Haine-St-Pierre

sommaire

Les articles signés n'engagent que la responsabilité de leur auteur.
Editeur responsable: Lucien Clerebaut.

Interférences Ovni-véhicules : les cas d'«auto-démarrage»

RESUME

Les arrêts de moteurs de voitures par les OVNI constituent un phénomène familier. Bien moins connus cependant sont les cas où un moteur, après avoir été arrêté par un OVNI, se remet en marche une fois l'objet parti, çàd qu'il se remet spontanément en marche sans assistance de son conducteur. Un ensemble de 27 cas de ce type ont été résumés (1). Une observation avérée faite par un mécanicien dont la voiture a connu pareille mésaventure lors d'une rencontre avec un OVNI suggère un mécanisme par lequel un "auto-démarrage" (2) pourrait être expliqué.

Si un moteur non à combustion (3) devait se trouver à l'arrêt avec un cylindre au point mort haut (PMH), il pourrait aspirer une quantité de mélange essence-air suffisante pour être mise à feu par l'étincelle suivante et donc, remettre en marche le moteur. Un tel événement peut résulter de la coïncidence d'une décharge dans les gaz entre des points en court-circuit dans le distributeur. Si la décharge a été suspendue par l'ionisation des gaz atmosphériques par suite d'une action de l'OVNI, elle pourrait se produire rapidement après le départ de l'OVNI.

INTRODUCTION

Les OVNI sont fréquemment rapportés comme ayant exercé une certaine influence sur l'environnement physique. Tous les cas de ce type sont riches d'implications techniques. Une catégorie en particulier retient l'attention car elle est riche de promesses quant-à l'obtention de connaissances scientifiques nouvelles à partir des cas concernés. Un nombre important d'observations d'OVNI correspond à la situation où la vision de l'OVNI coïncide avec le fait qu'une voiture pilotée par son conducteur fait montre d'une certaine irrégularité de fonctionnement. Les OVNI apparaissent comme exploitant une technologie en avance sur la nôtre. Mais il n'y a aucune raison de supposer que les mécanismes par lesquels les interférences avec les voitures se produisent soient au-dessus des possibilités de la science contemporaine. Au contraire, la conception du moteur à explosion est une entreprise ardue. Les ingénieurs ayant conçu ces moteurs, ou d'autres qui en comprennent le fonctionnement, devraient être capables d'analyser tout phénomène qui cause leur mauvais fonctionnement. Pour le moins, toute recherche basée sur les connaissances actuelles doit être entreprise avant que de faire appel à des théories ésotériques. Il arrive fréquemment qu'un progrès accompli dans des domaines très complexes à comprendre provienne de la reconnaissance d'une structure de base, d'un modèle qui soit inhérent au problème.

De nombreux chercheurs en Ufologie apprécient pleinement la diversité des détails liés aux interférences avec les véhicules. Mais la plupart d'entre eux se rangent dans les catégories suivantes :

1. Arrêts et pannes de moteurs
   Un moteur en fonctionnement normal commence à tourner au ralenti et à perdre de la puissance avec diminution de vitesse subséquente. Ceci peut résumer brièvement ce qui se passe habituellement. Ensuite, progressivement ou brutalement, le moteur s'arrête.

2. Difficultés à repartir
   Les tentatives du conducteur pour faire repartir le moteur sont infructueuses en présence de l'OVNI.. Habituellement ceci s'achève de manière positive mais pas au premier essai. Après le départ de l'OVNI, le démarrage s'effectue normalement. Dans quelques cas, des

dommages permanents ont été constatés.

3. "Auto-démarrages"
Sans aucune intervention du conducteur, le moteur repart de lui-même au moment où l'OVNI s'éloigne ou très peu de temps après.

HYPOTHESE A TESTER

Le progrès scientifique est fréquemment amené par le choix d'une hypothèse unique ayant un large éventail d'implications. Nombre de suggestions différentes en vue de résoudre séparément les éléments du problème dans son ensemble, suggestions connues sous le vocable "hypothèses ad-hoc", constitue une offense à la science. Elles sont éventuellement supplantées par un concept plus compréhensible et plus utile.

L'hypothèse qui doit être étudiée ici est :

"La raison des interférences dans les catégories ci-dessus résulte d'une ionisation de l'atmosphère"(4).

Pour rappel, l'ionisation est le processus par lequel des électrons se détachent de leur atome, abandonnant d'une part les électrons eux-mêmes et des charges positives constituées par l'atome qui est alors appelé "ion".

ARRET DE MOTEUR ET PANNE

Les OVNI ionisent, à l'évidence, l'atmosphère. Des halos lumineux, parfois colorés, qui les surmontent doivent être produits par la recombinaison d'électrons libres avec des ions des gaz atmosphériques (5). A d'autres moments, les OVNI sont rapportés comme enfoncés dans un nuage blanc éblouissant. Ce dernier est sans nul doute, un plasma, état hautement dissocié entre électrons et ions. En plus des aspects lumineux, on s'attendrait à ce que les gaz soient aussi ionisés mais à un degré moindre. Les témoins rapportent avec insistance "avoir ressenti comme de l'électricité, avoir senti leurs cheveux se dresser ou encore avoir eu des sensations de piccotements ou de décharges électriques.". De telles expressions se rapportent directement à des phénomènes électriques. Ils sont suffisamment bien compris mais les enquêteurs peuvent ne pas disposer d'une référence intellectuelle par rapport à laquelle le message contenu peut être évalué, de sorte que ces renseignements sont oubliés, voire perdus.

Jusqu'à il y a peu, il était presqu'impossible de traiter les cas d'interférences spécifiques OVNI-véhicule. Ceci provenait de la dilution d'une importante masse de données à travers la littérature sur le sujet. Ceci aurait impliqué un effort monumental de collecter, de résumer les cas, de réaliser des études statistiques et de publier un document de référence.

Ceci est maintenant possible. Deux documents de ce type sont maintenant disponibles : l'un, réalisé en 1979, est dû à l'association de Recherches Ufologiques britannique (BUFORA (6)) ; l'autre est issu du groupement CUFOS et date de 1981 (7). Leurs auteurs respectifs, Geoffrey Falla et Mark Rodeghier, méritent admiration et gratitude pour ces contributions exceptionnelles. Il est maintenant relativement aisé d'obtenir une vue à l'échelle mondiale des cas d'interférences OVNI-véhicule.

Où était le témoin lorsque le moteur s'arrêta ? Dans le siège du conducteur. Que pouvait-il regarder lorsqu'il inspecta le moteur et que remarqua-t-il ? Rien. Où était-il lorsqu'il tenta de faire redémarrer le moteur ? Revenu sur le siège du conducteur. Toutes ces circonstances contribuent à empêcher le témoin d'observer d'autres éléments significatifs sauf dans un cas bien précis (8) extrait du catalogue britannique et qui livre de nombreux détails importants.

Voici les faits essentiels de ce cas. Tandis qu'une lumière très brillante approchait de la voiture, il y eut comme plusieurs séries de signaux de lumière, semblables à des flash. "...la radio de la voiture commença a être affectée et le moteur eût des ratés.L'intérieur de la voiture devint très chaud; ensuite,le moteur s'arrêta complètement.". Le conducteur sortit de sa voiture et remarqua que l'objet était exactement au-dessus de lui ; il ressentit une sensation de piccotements semblables à celle d'un choc électrique. Il souleva le capot de la voiture et demanda à sa femme d'essayer de remettre le moteur en marche. Le moteur tourna mais des étincelles furent alors observées sortant des électrodes, sautant à travers la bobine, allant ansuite jusqu'à la partie métallique de la carrosserie et en revenir. L'homme était mécanicien-chef et n'avait jamais auparavant observé pareil phénomène. Lorsqu'un autre véhicule s'approcha, l'objet s'éloigna à grande vitesse. Le moteur de la voiture put alors être remis en marche immédiatement. Il est fortuit que cet événement se soit déroulé à 22.00 et que les étincelles puissent ne pas avoir été vues en plein jour. Donc, sur plusieurs centaines de cas, nous n'en avons qu'un pour lequel la cause a été effectivement observée. Et par un mécanicien en plus !

Qu'est-ce que cela signifie ? De très fortes tensions électriques de 15 à 20 000 volts sont délivrées aux électrodes à travers des conducteurs métalliques fortement isolés. Ces conducteurs partent du distributeur vers chaque bougie, dissimulés soigneusement dans le bloc moteur et entre les éléments de mise à la terre. En fonctionnement normal, une isolation par caoutchouc en plus de celle fournie par le non contact entre les pièces assure la transmission du courant électrique à chaque bougie. Les propriétés isolantes de l'air sont impressionnantes : l'air peut supporter des tensions de 76 000 volts par inch (1 inch = 2,54 cm) sans donner lieu à une décharge brutale. Pour un conducteur portant un potentiel de 15 000 volts à seulement 0,5 inch du bloc moteur,le champ électrique serait voisin de 30 000 volts par inch. On voit ainsi que la marge visant à empêcher une décharge n'est pas très grande. Maintenant,arrive un OVNI qui ionise l'air. Des électrons libres, placés dans un tel gradient électrique vont être accélérés. Ils vont rapidement acquérir une vitesse et une énergie cinétique suffisantes pour enlever d'autres électrons aux atomes voisins. Ces électrons à leur tour vont en produire d'autres,etc... Le résultat global consiste en une avalanche de charges conduisant à ce qu'une décharge se produise dans l'air. Par cette méthode,les compteurs Geiger peuvent enregistrer la présence d'une seule particule chargée. Une fois la charge dissipée au sol,le conducteur retrouve de lui-même un fonctionnement normal.Ce mécanisme empêcherait ainsi que des tensions trop importantes parviennent aux bougies. La non réalisation de cette condition se manifesterait d'abord par un mauvais fonctionnement du moteur lorsque un ou plusieurs cylindres n'auraient pas été alimentés, leurs conducteurs étant plus proches de la terre ou ayant été déteriorés. Lorsqu'un nombre suffisant de cylindres n'est plus alimenté,le moteur s'arrête.

ENNUIS POUR REDEMARRER

Ayant cherché une explication possible à la manière dont les OVNI peuvent interférer avec les moteurs à explosion , il est relativement simple de voir pourquoi un moteur peut ne pas redémarrer aussi longtemps que l'OVNI est présent. Faire fonctionner le dispositif d'allumage devrait mettre en route le moteur mais cette mise en marche sera impossible aussi longtemps que les décharges à haut voltage destinées aux bougies seront court-circuitées à la masse par suite de l'ionisation de l'air. Il existe une sous catégorie de ces phénomènes à savoir les cas dans lesquel le démarreur refuse à plusieurs reprises de mettre le moteur en marche. Ce problème, ayant pour objet le solénoïde du starter est extrêmement complexe et puisqu'il est apparemment sans relation avec l'ionisation,il doit être momentanément mis de côté.

AUTO-DEMARRAGES

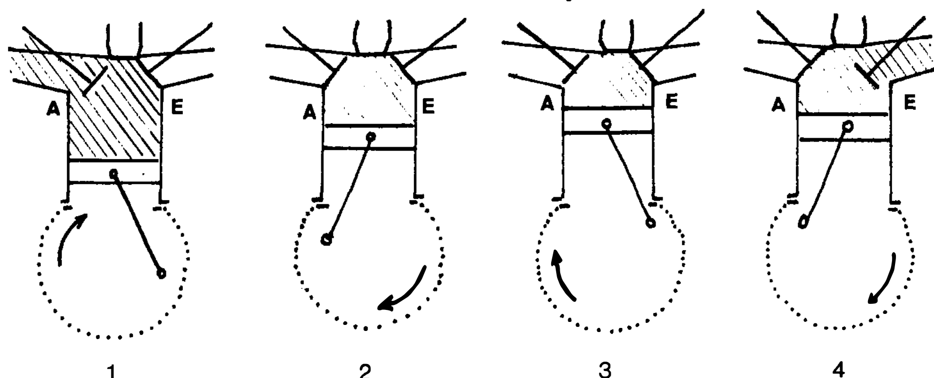
L'aspect le plus troublant dans les cas d'interférences avec les moteurs est le fait qu'un moteur puisse démarrer de lui-même lorsque l'OVNI est parti, alors que les tentatives du conducteur furent infructueuses lorsque l'OVNI était proche. C'est un phénomène tellement ridicule que même des mécaniciens expérimentés "y perdent leur latin". D'autres estiment que c'est impossible(9). Ceci s'est pourtant produit s'il faut en croire certains témoins. L'appendice A donne une liste de 27 résumés de cas extraits du catalogue de Rodeghier. Les cas de re-démarrages par poussée ne sont pas inclus et cette liste peut ne pas être exhaustive.

Rodeghier trouve un total de 268 cas de mauvais fonctionnement de moteur, les cas d'arrêt pur et simple et les pertes de puissance n'étant pas compris. Comparant ce nombre avec les 27 cas de ce que nous appelons "auto-démarrages", on s'aperçoit que ce dernier phénomène est rare, constituant 10% des cas. Néanmoins, ces cas sont adéquats pour établir les facteurs essentiels de "l'auto-démarrage". La présence de l'OVNI est absolument requise, habituellement à faible distance. (Aucun mauvais fonctionnement de moteur n'est connu de l'auteur, mauvais fonctionnement observé en absence d'OVNI). Les redémarrages spontanés ne se produisent que lors l'objet s'éloigne, soit simultanément soit dans les secondes ou quelques minutes au plus. Voitures, poids lourds, camionnettes et motocyclettes sont sujets à ce phénomène. Tous sont, présume-t-on, dotés d'un moteur à explosion utilisant des bougies puisqu'aucun des cas résumés n'indique de moteurs Diesel. Sur base de ces conditions nécessaires pour l' "auto-démarrage", la rareté de ces cas devient explicable.

La majorité des gens possèdent une bonne connaissance, si pas détaillée, de la manière dont un moteur de voiture fonctionne. Le courant électrique issu de la batterie traverse le premier circuit de la bobine jusqu'à ce qu'il soit interrompu par l'ouverture des interrupteurs. L'arrivée en résultant d'un champ magnétique dans la bobine induit l'apparition d'un haut voltage dans les conducteurs secondaires, laquelle est distribuée dans un certain ordre aux bougies. Un mélange essence-air est ensuite mis à feu pour créer une haute pression dans le cylindre. Peu connu est le fait que la bougie donne l'étincelle légèrement en avance par suite de ce que la propagation du front de la flamme dans le cylindre et la création d'une pression sont relativement lentes. Lentement, la bougie s'enflamme tandis que le cylindre se trouve encore, approchant le PMH, dans le temps de compression. C'est habituellement avec une avance de 5° sur l'arbre de transmission que ceci est réalisé mais des moteurs automatiques possèdent une avance plus importante en relation avec la vitesse du moteur.

Il y à une menace naturelle d'étincelles dans l'espace séparant les pointes (10) de la bougie et qui devrait provoquer une érosion rapide de leurs surfaces. Pour éliminer ce problème, un petit condensateur est inclus dans le circuit pour prélever temporairement le courant lorsque ces pointes sont hors fonctionnement. Ainsi, les étincelles ou décharges sont évitées. Si l'air au voisinage des électrodes était ionisé, une décharge électrique entre les électrodes est cependant possible. Au sens strict, des forces électriques très élevées existent au moment de la séparation. Avec un supplément d'électrons libres, ainsi que d'ions, autour de ces pointes, un éclatement peut facilement apparaître et persister alors que ces électrodes tendent vers leur espacement maximal. Un tel courant est connu habituellement sous le terme "décharge d'arc". Ces arcs, ayant une résitance caractéristique négative, produisent un courant momentané à moins qu'il ne soit limité par la résistance du circuit lui-même. Lorsque

Le moteur 4 temps



ADMISSION (1) : la soupape d'admission A est ouverte ; la soupape d'échappement E est fermée. En descendant dans le cylindre, le piston provoque l'aspiration du mélange air-essence venant du carburateur.

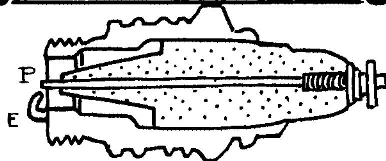
COMPRESSION (2) : les 2 soupapes sont fermées ; en remontant dans le cylindre, le piston comprime le mélange air-essence.

COMBUSTION - DETENTE (3) : le mélange air-essence brûle grâce à une étincelle produite par la bougie. Cette combustion rapide augmente la température et la pression des gaz brûlés. Cette forte pression les détend et repousse le piston.

ECHAPPEMENT (4) : la soupape d'admission reste fermée tandis que la soupape d'échappement s'ouvre. Les gaz brûlés s'échappent par la soupape ouverte dans l'atmosphère. La soupape d'échappement se ferme, celle d'admission s'ouvre et le cycle recommence.

Le PMH ("point mort haut") dont question dans le texte correspond aux deux situations par cycle dans lesquelles le piston se trouve en position supérieure sur les schémas ci-dessus.

La bougie d'allumage



La bougie d'allumage est un éclateur placé dans la chambre de combustion du cylindre. Elle comporte un culot creux, vissé dans la culasse à l'extrémité inférieure duquel se trouve une pointe P (ou électrode) formant l'électrode isolée. Une douille isolante est placée entre le culot et la tige. Celle-ci est terminée par une pointe en nickel ou en acier au tungstène pour résister à la température de l'explosion et aux détériorations dues à l'étincelle qui se produit lorsque le courant à haute tension, amené par le distributeur, "saute" de E à P pour se refermer à la masse.

le courant dans les conditions normales est limité par la résistance du circuit primaire, la valeur de l'arc demeurera dans les limites prévues. Ce n'est seulement que lorsque l'OVNI quitte les lieux que l'ionisation sera réduite de sorte que l'arc ne puisse se maintenir davantage. Il disparaît alors instantanément. Aussi longtemps que ce comportement électrique ne concerne que le circuit primaire, ces phénomènes ne peuvent être distingués de l'ouverture normale des électrodes çàd d'une soudaine rupture du circuit. Une hausse importante doit donc être induite dans le circuit secondaire (hausse de tension bien entendu). Cette hausse peut alors atteindre les bougies si le départ de l'OVNI a amené une modification dans la cause d'une telle augmentation. Ainsi, un cylindre dans un moteur chaud, rempli complétement d'un mélange essence-air est mis à feu. S'il a été stoppé un peu après le PMH, la force due à l'explosion remettra le moteur en marche. Que l'on se souvienne comment un redémarrage par poussée de la voiture est réalisé. Un cylindre allumé et vous démarrez !

La mise en marche du moteur sera effective à partir d'un cylindre en position comprise, après le PMH, entre quelques degrés et 120° approximativement. Mais pour un temps moteur, il y a deux aller-retour du piston dans le cylindre d'un moteur 4-temps. Ainsi, en première approximation, on peut estimer les circonstances favorables pour un cylindre à environ

$$\frac{120 \times 100}{2 \times 360} = 16,4\ \%$$

si la position à l'arrêt était purement aléatoire. Cependant, ceci n'est pas le cas. Les cylindres agissent par paire, l'un étant dans un temps de compression et l'autre, l'équilibrant dans le temps-moteur. Si les soupapes d'admission sont ouvertes et fermées à 0° et 180° exactement, les gaz piégés donneraient lieu à une action efficace, contrebalançant exactement le couple agissant sur l'arbre. A nouveau, par suite du mouvement relativement lent des gaz dans et hors des cylindres, les soupapes sont réglées de manière à opérer par anticipation sur ces deux valeurs d'angles. Un couple net conduit à une approche puis un arrêt du cylindre dans une position légèrement en arrière du PMH. Le second cylindre de la paire s'approchera et s'arrêtera dans une position éloignée de 180° par rapport au premier cylindre, position défavorable pour un "auto-démarrage". Par conséquent, la probabilité pour un cylindre donné doit être de loin inférieure à 16%. De plus, si le moteur est stoppé durant un temps assez long, le mélange essence-air s'échapperait à travers les bagues d'obturation ou d'étanchéité, rendant tout "auto-démarrage" impossible.

La durée de cet arrêt est parfois rapportée mais elle doit être considérée comme de l'ordre de quelques minutes, voire même, de quelques secondes. Bien que le calcul de la probabilité de ce redémarrage semble être impossible, ces conditions illustrent combien faible est le nombre de pareils cas.

On s'attendrait à des influences plus intenses sur des automobiles lorsque les OVNI sont très proches. Cette idée a été soumise à une analyse statistique par Johnson qui trouve que le facteur distance est fortement relié avec les mauvais fonctionnements et pannes de moteurs (11).

Un ensemble de 56 cas a été regroupé en trois catégories en fonction de la distance de l'OVNI : inférieure à 30 mètres, entre 30 et 120 mètres et enfin, supérieure à 120 mètres. Sur un total de 43 pannes, le nombre de cas par catégorie est respectivement de 16, 18, et 9. En d'autres termes, 79% des pannes sont produites à des distances inférieures à 120 mètres. La distance maximale à laquelle une panne s'est produite n'est pas fournie.

Des données supplémentaires sur ce point sont fournies par Rodeghier (12) sous la forme d'un graphique. Les distances furent repérées par pas de 200 pieds mais les 200 premi rs le furent de 50 en 50. Par estimation de l'échelle et en combinant de manière adéquate les quatre premières catégories, on obtient les résultats suivants :

Distances (pieds)	Nombre de cas
0 - 100	64
100 - 200	28
200 - 300	14
300 - 400	15
400 - 500	6
500 - 600	7
600 - 700	3
700 - 800	5

De 800 à 2 000 pieds, les distances furent divisées en quatre intervalles de 200 pieds,puis un de 400 pieds et finallement un pour toutes les distances supérieures à 2 000 pieds. De plus, la table ci-dessus ne peut être extrapolée. Qu'il nous suffise d'observer que les données fournies suggèrent une variation exponentielle. Un total surprenant de 15 cas correspond à une distance supérieure à 2 000 Pieds. L'importance de la proximité de l'OVNI est clairement visible : nombre de cas élevé dans les 100 pieds du début de l'échelle et chute quasi-instantanée au-dessus des 800. La table ci-dessus suggère certainement une décroissance de l'influence des OVNI en accord avec une loi de l'inverse du carré de la distance, ainsi que ce serait le cas pour un rayonnement isotrope. Les données sont cependant "contaminées" par quelques cas où des faisceaux de lumière furent dirigés vers les véhicules.

De nombreux cas dépourvus d'informations quant-à la distance à cause de l'ignorance de la taille de l'OVNI et donc d'estimation de son éloignement ou bien parce que tout se produisit la nuit de sorte que l'on ne disposait pas de points de référence. Ou encore que l'enquêteur ne le demanda pas.

Sur une liste de 27 cas de ce type,les distances estimées sont disponibles pour 10 d'entre eux seulement mais elles sont instructives. Les valeurs sont 12, 25, 45, 60, 200, 300, 600, 1 000 et supérieure à 2 000 pieds. Quatre cas sont compris dans les 100 premiers pieds mais il en est d'autres au-dessus de 2 000 pieds. Il semble que la table ci-dessus des interférences en général et celle des cas d' "auto-démarrages" soient cohérentes. La proximité accroît la probabilité de l'effet. Il n'existe pas de distance-seuil au-dessus de laquelle le phénomène se produise, les interférence pouvant se produire jusqu'à un demi mile ou plus.

LA CAUSE DE L'IONISATION

Quels sont les moyens qui peuvent causer une ionisation dans le bloc moteur et dans le distributeur correspondant ? Une suggestion est relative à l'effet photoélectrique qui extrait des électrons de la surface des métaux par suite de l'absorption d'un photon. Comme le fer est omniprésent sous le capot, il peut être suspecté. L'énergie requise pour extraire un électron d'unaatome de fer, énergie correspondant au "potentiel d'extraction",est de 4,4 volts. Un rayonnement électromagnétique disposant de photons de cette énergie ou d'énergie supérieure aurait une longueur d'onde de 0,0000276 cm ou moins. Ceci correspond à la partie ultra-violette du spectre proche du visible. C'est la radiation utilisée dans les effets psychédéliques et puisqu'elle est invisible,elle est appelée "lumière noire". Ce rayonnement peut entrer dans le compartiment moteur à travers les espaces dans le radiateur ou par diffusion à travers les ouvertures pratiquées sur le dessus du moteur. Comme autant le distributeur en acier et sa protection sont opaques à l'ultraviolet, ce rayonnement ne peut entrer en ligne de compte pour l'ionisation en cet endroit.

Donc cette source potentielle d'électrons libres doit être éliminée. Une autre possibilité serait une photoionisation directe des molécules d'air. Mais une fois encore, les photons devraient se trouver dans l'ultraviolet. De nombreuses substances font preuve de fluorescence mais aucun cas n'a été rapporté lors de la proximité d'un OVNI. Il est peu vraisemblable que les OVNI émettent des radiations ultraviolettes puisqu'il n'y a aucune évidence pour qu'il en soit ainsi.

D'autre part, la radiation dans la région des microondes a longtemps été suspectée comme cause des effets OVNI. Des longueurs d'ondè de 0.5 cm à 0.5 mm sont par résonnance absorbés par les molécules d'oxygène et la vapeur d'eau (13). L'absorption conduit les molécules vers des états caractérisés par une énergie de rotation plus élevée mais cette énergie est immédiatement transmise aux molécules voisines par collisions. Le mouvement à vitesse plus importante des molécules réceptrices pourrait devenir suffisamment intense pour permettre de déloger des électrons. Considérant d'autres aspects d'une pareille radiation au voisinage des OVNI, la radiation dans le domaine des micro-ondes pourrait être considérée comme un candidat à la réalisation de cette ionisation.

CONCLUSIONS

L'hypothèse de l'ionisation des gaz atmosphériques par les OVNI apparaît comme ayant quelque mérite. Des processus physiques ont pu être examinés pour clarifier le mauvais fonctionnement et l'arrêt de moteurs et, en particulier, l'incroyable observation de moteurs redémarrant spontanément.

Ceci nous enseigne que la confiance doit être accordée aux rapports d'observation en faisant fi de la bizarrerie de certains d'entre eux. Le succès de l'hypothèse implique également que certains OVNI sont probablement des machines physiques puisque, leur influence sur les moteurs est de nature physique aussi. Le rayonnement des OVNI est apparemment associé à leur mode de propulsion et tous les efforts doivent être entrepris pour déterminer tous les paramètres électromagnétiques. En procédant de la sorte, on peut s'attendre à d"couvrir, non pas un ensemble de quantités accidentelles, mais une vue intégrée des conceptions optimalisées de ceux qui construisent les OVNI.

Les concepts discutés ici sont l'objet de vérification expérimentale. Quoique l'équipement nécessaire ne puisse être à la portée d'un chercheur indépendant, il peut être réuni aisément par un laboratoire habituel. Un programme de recherches est envisagé en trois étapes :

1. Etude spécifique de chaque composant d'un système électrique dans un environnement simulé pour établir le niveau d'ionisation requis pour produire les décharges de haut-voltage et les arcs à bas-voltage.
2. Tentatives d'arrêter des moteurs en fonctionnement par l'usage de sources simulant l'ionisation comme une source radio-active insérée dans le compartiment moteur et particulièrement près du distributeur.
3. Mesure de l'ionisation produite par une radiation du type "micro-ondes" dans un large éventail de longueurs d'onde et d'intensités. Ensuite, l'envoyer sur un moteur en fonctionnement et mesurer le niveau d'ionisation requis pour p ovoquer un mauvais fonctionnement et un arrêt. Tester la présente hypothèse concernant les "auto-démarrages" et mesurer les facteurs y intervenant.

Printemps 44 ou 45 - Heure inconne - Auberry, CA, USA - voiture
"... l'OVNI disparût en quelques secondes, le moteur de la voiture redémarra de lui-même peu après."
L'OVNI se trouvait à proximité d'un ravin.

08.12.1957 - 17.30 - Woodward, OK, USA - voiture
"... l'OVNI disparût à la verticale et fut perdu de vue... et le moteur de la voiture démarra de lui-même."
L'OVNI stationna au-dessus du témoin à 200 pieds d'altitude.

05.08.1962 - 01.45 - Argentine - camion
"Le moteur recommença à fonctionner après quelques minutes.."
Distance : 300 mètres

10.05.1964 - 21.30 - Argentine - camionnette
"Lorsqu'il partit, à la fois les phares et le moteur se remirent à fonctionner d'eux-mêmes."

14.01.1965 - 22.00 - Enfield, NH, USA - voiture
"... se déplaça rapidement au loin ... le moteur démarra ensuite de lui-même."
L'OVNI était entre 2 000 et 5 000 pieds d'altitude.

08.10.1965 - 00.25 - Angleterre - voiture
"... disparut très haut dans le ciel ... à la fois les phares et le moteur se remirent en marche d'eux-mêmes."
L'OVNI passa au-dessus de la voiture.

??.11.1966 - 23.00 - Belgique - motocyclette
"Lorsqu'il fut à 50 mètres, le moteur de la moto repartit de lui-même."
L'OVNI passa au-dessus du témoin à une hauteur de 10 à 15 m.

13.02.1967 - 22.00 - Bigfork, MT, USA -
"Tandis que la lumière s'éloignait, le moteur démarra de lui-même."
Lumière au-dessus du témoin.

10.04.1967 - 19.20 - Jonestown, PA, USA - voiture
"Les phares de la voiture et le moteur se remirent à fonctionner de par eux-mêmes."
OVNI au-dessus de la voiture.

11.10.1967 - 20.00 - Canada - voiture
"Le moteur de la voiture repartit de lui-même lorsque l'objet partit."
L'OVNI fit le tour de la voiture à 300 pieds d'altitude.

24.12.1967 - Le soir - Tucson, AZ, USA - voiture
"Le moteur et les phares se remirent à fonctionner tandis qu'il partait."
L'OVNI passa au-dessus de la voiture.

25.07.1968 - ? - Argentine - voiture
"... démarra rapidement et disparut... le moteur repartit de lui-même."
L'OVNI était proche, à 10 mètres de la route.

02.02.1969 - la nuit - Chili - Deux voitures
"les moteurs démarrèrent d'eux-mêmes bien que leurs batteries soient déconnectées."
L'OVNI passa au-dessus. (cas solide)

??.05.1972 - ? - URSS - voiture
"L'objet démarra alors et lorsqu'il fut perdu de vue, le moteur de la voiture redémarra de lui-même."

25.07.1972 - le soir - Australie - voiture
"... le moteur repartit de lui-même et la soucoupe s'en alla."

10.11.1972 - 23.00 - Angleterre - motocyclette
"Il disparut rapidement au loin en quelques secondes et le moteur de la moto redémarra de lui-même."
L'objet stationna au-dessus et proche.

01.01.1973 - minuit - Chili - voiture
"Après qu'il soit partit, le moteur se remit en marche spontanément."
Un disque vola au-dessus.

09.02.1973 - 03.00 - Angleterre - voiture
"La sphère se déplaça rapidement vers le haut... le moteur démarra de lui-même lorsque l'objet disparut.
Stationna au-dessus de la route à 20 - 30 pieds d'altitude

02.05.1973 - 19.30 - Australie - camion
"Son moteur et ses phares furent coupés durant 4 à 5 secondes et ensuite, tout revint comme avant."
L'objet gagna le ciel à 300 yards de distance.

21.07.1973 - 21.00 - France - voiture ?
"...l'objet démarra à partir du sol et fit un bond vers le ciel. Aussitôt l'objet parti, le moteur repartit de lui-même."
L'OVNI quitte le sol.

24.10.1973 - 21.00 - Dobson, NC, USA - voiture
"... le moteur et les phares se remirent en marche d'eux-mêmes."
L'objet atterrit tout près.

24.01.1974 - 16.00 - Belgique - voiture
"... il monta verticalement et lentement. Le moteur de la voiture se remit en marche lorsuqe l'objet partit."
L'objet s'élève du sol ?

??.04.1974 - le soir - Belgique - voiture -
"... l'objet s'envola au loin et le moteur de la voiture et les phares se remirent à fonctionner."
Objet très proche, de la taille de la Lune.

23.12.1975 - 23.00 - Goodridge, MN, USA - voiture
"... il disparut subitement et le moteur et les phares fonctionnèrent à nouveau."
L'objet passa à moins de 25 pieds.

17.09.1976 - 03.30 - Australie - voiture
"... se déplaça à distance... le moteur ensuite tourna quelque temps mais ne démarra pas véritablement quoique la clef de contact ne soit pas engagée."
L'objet était à 12 pieds au-dessus.

23?06.1977 - 05.15 - Afrique du Sud - camionnette
"...l'OVNI démarra...le moteur ... démarra de lui-même, puis s'arrêta et repartit encore lorsque le conducteur appuya sur la pédale."
A côté de la route, puis au-dessus.

24.08.1978 - 22.00 - Ottuwa, IA, USA - voiture
"En quelques secondes, le voiture repartit sans que la clef de contact ne soit utilisée."
Au-dessus.

Ce programme, quoique modeste, peut conduire à élucider les phénomènes observés et, chose plus importante encore, à quantifier les radiations émises par les OVNI. Si les tentatives devaient s'avérer infructueuses, on pourrait orienter dans d'autres directions la recherche, tendant toujours à comprendre les nombreuses pièces du puzzle que constituent les observations d'OVNI.

Extrait du MUFON 1983
UFO SYMPOSIUM PROCEEDINGS

James M. Mc Campbell

Trad.: Pascal Deboodt

NOTES

(1) : voir annexe A
(2) : le terme utilisé ici apparaît ici comme doublement bien à propos
(3) : le lecteur non spécialiste doit savoir que la littérature sur les questions automobiles réserve parfois quelques surprises quant-à la terminologie utilisée. Ainsi les termes de moteur à combustion interne et moteur à explosion sont parfois utilisés pour distinguer ce que nous connaissons comme le moteur Diesel et le moteur à essence classique. D'autres références, plus rigoureuses il est vrai, précise que l'on distingue les moteurs à combustion externe (essentiellement les machines et turbines à vapeur) des moteurs à combustion interne (Diesel et à essence). Dans ce dernier cas, on pourra considérer, pour simplifier, qu'il y a combustion simple dans le moteur Diesel et explosion dans le second moteur. Pour l'article de J.Mc M.Campbell, seuls les moteurs à essence, donc à explosion, sont concernés ainsi qu'il le dit dans le texte.
(4) : Une suggestion antérieure de l'auteur qu'une augmentation de la résistance du filament de tungstène des lampes de voitures due à l'absorption de micro-ondes causait les pannes des moteurs est incorrecte et doit être, pour le moment, écartée des explications adéquates. "Ainsi, ajoute très sagement Mc Campbell, en est-il de la connaissance scientifique ".
(5) : Mc Campbell, James M., UFOlogy, chapitre 3, "Constitution et luminosité," (Celestial Arts, 1976).
(6) : Fallas, Geoffrey, Vehicle Interference Project, edité par Charles F.Lookwood et Anthony R. Pace, (Association britannique pour la Recherche OVNI, 197).
(7) : Rodeghier, Mark, UFO Reports Involving Vehicle Interference, A Catalogue and Analysis, édité par Mimi Hynek et Sanna Hans Longden (CUFOS, Octobre 1981).
(8) : Publié originalle ent comme une série d'articles par Bill Chalker, Road Hazard, Conclusion, APRO Bulletin, Vol.25, N°2, pp.1 et 3. Ce cas fut résumé par Falla et indépendamment par Rodeghier. Les extraits des principaux éléments sont issus du résumé de Falla, vérifiés par comparaison avec le rapport original et se rapportent aux détails relatifs aux phénomènes électriques, lesquels avaient été omis par Rodeghier, ce qui démontre les difficultés inhérentes à la réalisation de résumés ou autrement dit, de méthodes assurant la préservation des détails significatifs.
(9) : Rodeghier, op.cit., p.128
(10) : Le terme pointe est utilisé dans le sens d'électrode (voir schéma dans le corps du texte).
(11) : Johnson, Donald A., The Effects of Position and Distance in UFO Ignition Interference Cases, Journal of UFO Studies, 1981, 3 (sous presse à l'époque où cet article fut écrit). Voir aussi "Proceedings of the 1981 CUFOS Conference".

Triangle des Bermudes : fin d'un mythe ?

INTRODUCTION

S'il est bien certain que des mystères comme celui prétendûment attribué au triangle des Bermudes ne constitue pas le matériel de prédilection des Ufologues , il n'en est pas moins évident que dans le public , une confusion s'établit assez aisément entre le phénomène OVNI et certains autres domaines bien plus proche du fantastique que de la réalité .

C'est pourquoi , nous avons estimé devoir publier une étude brève mais relativement complète sur ce fameux "triangle des Bermudes" dont la littérature fait , à de très nombreuses reprises , mention sous forme de livres ou articles . Des films ont d'ailleurs été réalisés également : toutes ces oeuvres ont , à notre connaissance toujours poussé vers le maintien du mystère . Il faudra d'ailleurs attendre 1975 pour voir paraître un livre inversant la tendance ; ce livre n'eût d'ailleurs pas grande publicité et pour cause : il n'avait pour autre objet que d'expliquer de manière toute naturelle les diverses "anomalies" observées dans cette région dont les noms sont aussi divers que poétiques .

C'est avec plaisir que nous avons alors reçu d'une personne qui n'est pas membre de la Sobeps mais qui suit nos activités de très près, un article de quelques pages faisant le point sur ce problème. Nous remercions d'autant plus volontiers cet auteur que l'article original et complet ,paru dans une revue marine spécialisée (1), a demandé à cette personne un travail de résumé de manière à lui donner une longueur compatible avec l'espace que nous pouvons consacrer à ce genre de problème dans la revue. L'auteur a bien voulu également insister et développer davantage certaines explications de nature plus technique. Qu'il en soit donc doublement remercié ici.

Nous laissons maintenant la parole à notre correspondant dans l'espoir que nos lecteurs trouveront ici quelques éléments objectifs de réflexion sur ce qui"se passerait"dans cette région du globe et de pouvoir discerner ce qui mérite d'être retenu lorsqu'on se place à un niveau plus général de tentative de compréhension de phénomènes et mystères non encore reconnus par la Science officielle.

ooo ooo ooo ooo ooo

Si,à présent, le phénomène OVNI a acquis ses lettres de noblesse, les mystères du Triangle des Bermudes font désormais partie du domaine du fabuleux.

De tous temps, la mer a engendré des mythes, des légendes. Des phénomènes marins inexpliqués, des avions ou des navires qui disparaissent sans raison apparente intriguent l'homme et suscitent en lui un intérêt mê é d'appréhension.

---

(1) "Vie et mort d'un mythe ou d'étranges histoires d'eau" par (s) Saint Bernard du Spuikom dans "NEPTUNUS Info Marine",n°5 d'avril 1985,pp.2-6.

La croyance populaire s'empare de ces faits et colporte l'étrange, le fantastique, le mystérieux, l'imaginaire. Elle fait référence aux phénomènes de dérèglement magnétique, d'irradiation sous-marine, d'Atlantide submergée et habitée par quelqu'intelligence supérieure, aux créatures extra-terrestres, aux OVNI, aux monstres surgissants des abysses, au repli Espace/temps, etc... Toutes notions qui font déraper la logique.

Mais l'homme, pour masquer ses craintes, spécule sur ces aberrations. Celles-ci sont d'ailleurs complaisamment employées dans des ouvrages d'auteurs spécialisés qui, à des fins commerciales, exploitent le côté mystérieux et merveilleux de ces récits fantastiques.

Leurs livres accréditent par exemple, la thèse de l'existence de parties d'océans où depuis des siècles, d'étranges phénomènes auraient été constatés.

Une de ces zones, habituellement située au sud-est des Etats-Unis, est délimitée à l'ouest par la Floride, à l'est par Porto-Rico et au nord, par l'archipel des ... Bermudes

Ce triangle, tour à tour équilatéral, rectangle ou scalène, englobe parfois aussi le Golfe du Mexique, ou les Açores, voire encore le nord de l'Ecosse. Selon les sources, il sera baptisé "Triangle des Bermudes", "Triangle du Diable", "Triangle de la Mort", "Triangle Fatal", "Zone Maudite", "Cimetière de l'Atlantique", "Limbes des Disparus", "Mer de la Confusion", "Port des Navires Perdus", "Gouffre des bateaux de l'oubli" et noms aussi évocateurs.

Les ouvrages consacres à ce sujet sont nombreux ; mais tous citent des arguments similaires et insistent sur les mêmes exemples. Ceux des MARY CELESTE (1872), CYCLOPS (1918), MARINE SULPHUR QUEEN (1963), CITY BELL (1946), WITHCRAFT (1967), REVONOC (1958), STAVENGER, COMPASS ROSS, etc... ainsi que les vols d'une superforteresse en 1947, du STAR ARIEL en 1949, d'un DC 3 en 1948 sans oublier le célèbre VOL-19 en décembre 1945.

Pendant longtemps, on ne sut ou on ne voulut approcher la réalité pour expliquer tant de disparitions "mystérieuses". On peut cependant constater que souvent une tragédie est qualifiée de mystérieuse alors que des éléments ont été isolés de leur contexte et mis en exergue, afin de noyer la vérité sous les pires extravagances. Il faut donc se méfier des pseudo-mystères, nés de l'imagination fertile de ceux qui prônent le merveilleux à tout prix et analyser avec bon sens, les circonstances et le con exte véritable de ces tragédies.

Une approche rationnelle des causes de ces disparitions permet de conclure qu'elles peuvent être de 3 ordres : météorologiques, techniques et erreurs humaines. Trois facteurs agissant seuls ou de concert. En partant de ces postulats, on peut expliquer la majeure partie des cas. Quant aux autres, il manque parfois des preuves techniques. Mais la découverte sporadique d'épaves révèle les causes de leur disparition après des années d'immersion. L'explication de la vérité reste donc toujours latente.

La lecture des statistiques des U.S.Coast Guards chargés de la surveillance d'une vaste région maritime comprenant e.a. le célèbre triangle des Bermudes, nous informe que pas moins de 150 000 navires de tous types passent annuellement à l'est de la Floride, sans compter les milliers d'avions.

Il est exact qu'un certain nombre parmi eux disparaissent dans cette zone chaque année. Mais ce nombre représente un pourcentage minime de l'ensemble du trafic.

1. CAUSES METEOROLOGIQUES

Les seuls facteurs météorologiques expliquent déjà de nombreux cas. Car malgré la haute technologie dont bénéficient les navires et avions modernes, ils demeurent vulnérables devant les éléments naturels. De plus, l'étude climatique de la partie d'océan qui borde la côte est de la Floride, démontre que les conditions y sont très particulières. En effet, la Floride est baignée par le Gulf-Stream.Celui-ci, découvert en 1513 par le navigateur espagnol Alaminos, doit sa naissance au courant des Caraïbes et aux eaux de la Mer des Antilles qui se déversent dans le canal de Floride. Là, il est extrêmement rapide et agité, capable d'effacer toute trace en quelques instants. Il remonte ensuite jusqu'au sud de Terre-Neuve en s'étalant fortement puis, dérive vers l'est, devenant alors le Courant Nord Atlantique.

Le Triangle des Bermudes se situe à l'endroit où les eaux chaudes du Gulf-Stream séparent le climat continental tempéré du climat sub-tropical qui règne sur la côte océanique du courant. C'est également dans ce secteur que se produisent dans l'air, des rencontres entre les vents de l'océan et les courants chauds, près d'une masse continentale.

S'ajoute à cela, l'interaction du Jet Stream, dont l'existence n'est connue et étudiée que depuis la seconde guerre mondiale. Il est formé par des courants d'ouest très rapides qu'on observe dans les couches élevées de la troposphère (entre 10 et 15 000 mètres), aux latitudes sub-tropicales des deux hémisphères. Ils peuvent se déplacer à plus de 500 km/h.

Une autre particularité de cette région (et aussi de celle située au large de la côte sud-est du Japon) est que les compas y indiquent le nord vrai, au lieu du nord magnétique.

Compte tenu de tous ces éléments, un bibliothécaire de l'Université de l'Arizona (USA), Lawrence David Kusche, a réduit à néant toutes les légendes et fantaisies relatives aux disparitions dans cette région dans un livre intitulé "The Bermuda Triangle Mystery Solved" qu'il publia en 1975 aux éditions Harper & Rox (2). Il y décrit "... le caractère exceptionnel de l'environnement,où les tornades et les mini-ouragans sont fréquents et dévastent en quelques instants une surface d'une trentaine de kilomètres carrés à peine ". Dans son livre,chaque mystère est réduit à un banal fait divers facilement explicable.

D'autres auteurs comme James Stewart Gordon, signalent encore "... qu'il y règne parfois des brumes vagabondes, des courants puissants et d'imprévisibles tempêtes, dont personne ne peut, semble-t-il prédire le soudain et redoutable déclenchement".

Récemment encore, une équipe de scientifiques a découvert l'existence de certains courants particuliers au sein même du Gulf Stream courants appelés "rings" et qui n'apparaissent que quelques jours par an!

On peut donc dire que les paramètres qui régissent les conditions climatologiques de cet environnement particulier sont fort complexes et de surcroît,il reste encore bien des éléments à cerner pour comprendre et maîtriser totalement son système de fonctionnement.

---

(2) Ouvrage paru en français sous le titre "Le Triangle des Bermudes, la solution du mystère" par L.D.Kusche aux Editions L'étincelle en 1976.

Ce sont sans aucun doute ces conditions météorologiques exceptionnelles, alliées à des défaillances humaines et/ou techniques, comme nous allons le voir, qui causèrent la perte de tant de navires et aussi du VOL 19 et du Martin Mariner parti à sa recherche.

Tel est l'avis d'un éminent météorologue belge, Ancien de la RAF, qui a longuement enquêté sur place, à Fort Lauderdale en Floride. Pour l'Adjudant-Chef J.Metz, alias M.Météo, il n'y a rien de mystérieux ou d'inexplicable dans ces disparitions.

En effet, lorsque l'on replace les événements dans leur contexte historique, dit-il, on apprend que Fort Lauderdale était une base aéronavale servant à l'entraînement de jeunes pilotes. Que parmi les 14 participants du 5 décembre 1945, seul le leader, le Lieutenant C.C.Taylor possèdait plus de 2 000 heures de vol, dont quelques centaines sur ce type d'appareil qu'est le TBM Avenger. Mais il connaissait encore mal la région. Et, vus du ciel, les milliers d'îles et archipels qui parsè nt l'océan n'offrent aucun amer utilisable en navigation. En cas de défection du compas de bord (dû à un orage magnétique par exemple), il est pratiquement exclu de retrouver seul, le cap menant à la base. Combien de pilotes chevronnés ne se sont-ils pas retrouvés au-dessus du Golfe du Mexique, croyant survoler le sud de la Floride.

Lors du retour vers la base du VOL 19, il est à présent admis que les élèves-pilotes, suivant aveuglément leur chef, eurent à affronter des courants dont la vitesse fut sous-estimée. En effet, en étudiant les "weather forecasts" (3) établis à Fort Lauderdale pour le 5 décembre, on s'aperçoit avec les connaissances acquises ces trente dernières années, qu'une déterioration des conditions météorologiques est prévisible au large de la Floride. Précisément dans le secteur prévu au plan de vol des 5 TBM Avengers.

Mais à l'époque une telle extrapolation de l'évolution du temps ou de l'incidence de certains courants n'était apparemment pas possible. De plus, des expériences ont montré qu'en volant dans certaines conditions particulières de visibilité (nuit ou brumes),les facultés visuelles peuvent être affectées, occasionnant par exemple la perte passagère du sens de l'orientation ou de la notion d'équilibre par rapport à l'horizon. Ainsi, au sortir de masses nuageuses turbulentes, plus d'un pilote continua à voler sur le dos sans s'en rendre compte immédiatement. Il s'agit là d'un aspect du phénomène appelé "Vertigo".

Dans bien des cas, et celui du VOL 19 en particulier, il est souvent question de la mauvaise qualité de réception des émissions-radio. Nonobstant les brouillages dus à des conditions atmosphériques exceptionnelles, il faut admettre que le matériel dont disposaient les pilotes de l'époque n'avait ni la puissance,ni la fiabilité des installations modernes.

N'ayant plus de contact avec leur base et ne pouvant plus préjuger de leur position exacte,les cinq appareils, à court de carburant, amerrirent en un point indéterminable. Ajoutons à cela que le TBM Avenger avait la particularité de ne flotter que quelques instants avant de couler à pic. Ce qui diminuait encore les chances de survie de l'équipage.

Quant au Martin Mariner (12 heures d'autonomie), il était connu que ce type d'appareil possédait une conception défectueuse du système d'alimentation de fuel. Défaut qui lors d'orages magnétiques,

---

(3)= prévisions météorologiques

de feux de St-Elme ou d'autres étincelles, en fit exploser plus d'un en vol. Ces appareils avaient d'ailleurs été baptisés à juste titre "Flying Bombs"...

A la lecture d'une argumentation comme celle développée par Monsieur Météo, le "mystère du VOL 19" s'estompe devant les faits et la vérité s'affirmer sans conteste.

2. DEFAILLANCES TECHNIQUES

Si l'imagination est féconde en hypothèses pour entretenir un mythe, les experts ne trouvent certes pas étrange que des minéraliers lourdement chargés, subissant des tempêtes hivernales, puissent se casser en couler rapidem ent. Ou que leur lourde coque fatigue, que des émanations de gaz explosent dans leurs soutes ou que leur cargaison ripe lorsque le navire est mangé par la mer.

Ni que des avions perdent soudain des milliers de mètres d'altitude en plongeant dans un "trou d'air" ou que leur ailes se désagrègent brusquement en traversant des zones de fortes turbulences. Zones où de violents courants ascendants côtoyent des colonnes d'air descendantes.

3. ERREURS HUMAINES ET MANIGANCES

Il existe enfin la longue liste des avions et navires disparus, victimes des hommes. En effet, à côté des causes météorologiques et des causes techniques, les défaillances humaines sont responsables d'un grand nombre de drames. Les témoignages des acteurs de ces tragédies prêtent souvent à caution. Ils plongent volontairement leurs récits dans l'incohérence, laissant le champ libre aux hypothèses les plus folles, engendrant le Mystère à dessein. Pour couvrir des compromissions, des silences criminels, des faiblesses coupables ou quelqu'intrigue socio-économique .

Aussi, lorsqu'on examine quelques cas par le biais du facteur humain, l'intrigue se dénoue à nouveau, et le mystère disparaît inéluctablement. Tel est le cas des MARY CELESTE et DEI GRATIA qui fut le premier exemple recensé de ... baraterie.(4).Histoire célèbre entre toutes qui fut curieusement à l'origine du Triangle des Bermudes, bien que se déroulant entre les Açores et le Maroc

Il est cependant à remarquer que parmi les disparitions attribuées au Triangle des Bermueds, un grand nombre d'entre elles concern nt de petites embarcations. Le Triangle Maudit a bon dos pour faire éclore le mystère, mais, en fait, ces unités furent tout simplement les vistimes de scandaleux trafics d hommes sans scrupules. De par leur taille restreinte, ces bateaux sont certes plus souvent sujets que d'autres aux caprices de la mer. De plus, comme ils relèvent généralement du domaine fluctuant de la plaisance, ils sont souvent barrés par des skippers sans grande expérience. Et le contrôle de leurs allées et venues se révèle fort difficile pour les autorités portuaires. En outre, depuis des décennies, les côtes sud des Etats-Unis sont le théatre d'importants trafics d'alcool, de drogue et de main-d'oeuvre clandestines. Et pour introduire illégalement ces "marchandises" aux USA, les traficants volent de petites embarcations ou des

(4) à ne pas confondre avec "piraterie" ; baraterie : préjudice volontaire causé aux armateurs ou aux assureurs.

avions de tourisme, tuent l'équipage et "le balancent" aux requins. Ils débarquent ensuite leur cargaison prohibée de nuit, sur une plage déserte (ou sur un aérodrome privé ou désaffecté) et abandonnent ensuite le yacht kidnappé ou le coulent carrément...

Les exemples cités et la matérialité des faits énoncés prouvent à suffisance que le mythe du Triangle des Bermudes est peu crédible. Mais pour les "incondionnels de légendes", n'est-ce pas dissiper un peu de poésie ? ...

(s) Saint Bernard du Spuikom.

••• ••• ••• ••• •••

NOTES : Article de James Mc M. Campbell (suite)

(12) : Rodeghier, op.cit., p.82
(13) : Des données techniques sont passées en revue par James Mc M. Campbell, "An Hypothesis Concerning the Origin of UFOs -- Horses under the Hood," Thesis - Anththesis Proceedings, (Los Angeles, 27 septembre 1975, p.37).

---

erratum

Une grossière erreur s'est glissée dans mon texte intitulé "LE LEURRE DE L'INDISCERNABILITE" (INFORESPACE n° 8 hors série, décembre 1984), aux pages 24 et 25 (bas de la colonne de droite). Il convient en effet de supprimer purement et simplement la phrase: "Un hasard veut aussi que cette durée moyenne soit le point d'intersection des deux droites OVNI/OVI".

Le hasard n'est bien entendu pour rien dans cette affaire, puisque chacun sait que deux droites qui ont, en un point, les mêmes coordonnées sont nécessairement sécantes en ce point (intersection).

D'autre part, toujours dans le même article (p. 24, col. de droite, 23 ème ligne à partir du bas), il faut lire: " 4.en ce qui concerne le fichier SOBEPS, la pente de la droite OVNI est sup érieure à celle de la droite OVI, ce qui...."

Je remercie plus particulièrement Thierry Pinvidic qui a correctement rectifié mes inepties.

Nos Enquêtes

Une RR 2 à Sambreville en mai 1983

Le lundi 9 mai 1983, M. et Mme Robert Lorent et leur fils Pascal rentraient chez eux à Sambreville (Jemeppe-sur-Sambre). Il était 3 h du matin et ils revenaient d'une fête (Communion Solennelle). Ecoutons ce que raconte alors M. R.Lorent:

"(...) j'ai stationné la voiture dans la cour arrière, mon moteur était arrêté et mes phares étaient restés allumés. La radio ne fonctionnait pas. Je suis allé vers la buanderie pour ouvrir le garage. Mon épouse et mon fils se trouvaient à l'extérieur et ne faisaient rien de spécial. Quant à moi, je déchargeais la voiture. A ce moment mon fils a vu un engin et il a crié: "Viens voir la lumière". Mon épouse voyait la lumière sur notre fils, elle a levé les yeux et a vu cet engin. Pascal et mon épouse ont crié de nouveau, c'est alors que j'ai vu ce qui se passait. Je suis sorti du garage pour aller dans la cour..."

CONDITIONS DE L'OBSERVATION:

La villa des témoins se situe dans un quartier résidentiel nouvellement bâti. De chez eux, ils peuvent admirer un bois situé au fond de leur jardin. Légèrement à leur droite, se trouve un grand arbre (chêne) qui supplante les autres par sa taille imposante. Entre la maison et le jardin, il y a une courette où ils peuvent garer la voiture. Des maisons voisines encadrent la leur. L'abondante verdure donne un cadre campagnard au site qui est pourtant très proche de la Sambre canalisée à cet endroit. Près de chez eux, passent au nord-ouest une ligne de chemin de fer, au sud-sud-est une série de lignes à haute tension rejoignant une centrale électrique. Dans le jardin, il y a un réverbère qui s'allume depuis la cave.

La température était douce cette nuit-là. Le ciel était cependant nuageux, mais à travers les nuages, on pouvait observer quelques étoiles. La Lune se présentait sous forme d'un mince croissant (dernier quartier le 5 mai et nouvelle lune le 12), mais elle n'était pas encore levée au moment de l'observation. Deux planètes brillantes auraient pu être observées dans la direction de l'OVNI: Jupiter dans la direction sud avec une magnitude de - 2,1 (son éclat est alors maximal), et Saturne au sud-ouest. La hauteur de Jupiter sur l'horizon était de 19°.

LA PREMIERE ENQUETE:

Celle-ci eut lieu au domicile des témoins le 22 juin 1983. Avant de passer aux témoignages séparés des trois protagonistes de cette affaire, il est peut-être bon de faire une synthèse de l'observation proprement dite.

L'observation:

Dès que les témoins sont rentrés chez eux, Pascal sort de la voiture et regarde s'il y a des lapins dans le jardin (c'est souvent le cas la nuit). Quand soudain, Pascal regarde à ses pieds et voit une lumière qui l'entoure. Il lève la tête et voit ainsi un faisceau lumineux dirigé vers lui comme un projecteur de théâtre. A ce moment, il crie: "Papa, viens voir, il y a une lumière!". Son père lui répond que "C'est

peut-être un avion". A cet instant précis, sa maman regarde elle aussi et elle voit un objet dans le ciel. Madame Lorent appelle alors son mari, mais elle a l'impression d'être paralysée. Quant à Pascal, il ressent l'impression de "ne plus exister". Ils observent pendant quelques instants la lumière dirigée sur Pascal, puis celle-ci s'est rétractée vers l'objet. A ce moment précis, Madame Lorent a appelé une seconde fois son mari. C'est alors que ce dernier s'est rendu compte qu'il y avait comme un bruit de ronronnement insistant. Mme Lorent s'adresse à nouveau à son mari: "Viens vite, viens vite, il va partir!" . C'est à ce moment-là seulement que M. Lorent est sorti et a vu l'objet qui s'éloignait. Ce phénomène est monté lentement en se déplaçant vers la gauche des témoins (du sud vers le sud-est), puis, à un moment donné, il a accéléré et a pris un départ foudroyant.

Témoignage de Pascal Lorent:

"Quand j'ai été éclairé à mes pieds, j'ai regardé en l'air immédiatement, et j'ai vu comme une assiette avec des lumières blanches à l'entour. J'ai crié vers papa, "une lumière papa!", et c'est maman qui a regardé; nous sommes restés sans réaction. L'objet est reparti en oblique dans les nuages, puis, plus loin, il est reparti tout à coup avec un bruit de grondement. L'objet ressemblait à un restaurant-coupole de montagne. Le diamètre de la lumière à mes pieds devait avoir environ 70 cm."

Témoignage de Madame Janine Lorent:

"Nous sommes rentré et je suis descendue de voiture. J'ai entendu mon fils appeler "papa, il y a une lumière!". J'ai vu effectivement une lumière dirigée vers mon fils. Je me suis approchée de lui et j'ai regardé. J'ai vu un objet ressemblant à une assiette avec des lumières blanches qui tournaient avec une lampe rouge. Une grosse lumière qui se trouvait au-dessus de l'objet éclairait mon fils. La lumière ressemblait à un projecteur. Celle-ci est remontée doucement. Quand la lumière a été éteinte, l'objet s'est élevé à une vitesse modérée pour reprendre une vitesse très rapide en arrivant dans les nuages. J'ai été comme paralysée et j'ai retrouvé mes sens qu'au moment où les lumières se sont éteintes."

Témoignage de Monsieur Robert Lorent:

"Après avoir arrêté ma voiture, je suis entré dans la cave afin de décharger le matériel. Pascal a crié: "papa une lumière!". Je lui ai répondu: "Ce ne peut être qu'un avion". Ma femme m'a appelé en disant: "Viens vite, viens vite, il y a un objet". Ensuite, je n'ai plus rien entendu. Après un rappel de ma femme, je me suis insuiété d'un bruit persistant. Je suis allé les rejoindre et j'ai vu une boule de lumière qii montait assez lentement et qui a disparu d'une façon quasi fulgurante à hauteur de la couche nuageuse. D'une façon beaucoup plus rapide qu'un avion de chasse supersonique. J'ai estimé qu'il s'était écoulé 5 minutes entre l'appel de Pascal et ma sortie du garage. Mais j'ai tout de même eu 1 à 2 minutes de temps d'observation. Par après, Pascal a allumé le réverbère du jardin et nous nous sommes fâchés sur lui. Pascal avait allumé celui-ci dans l'espoir de faire revenir l'objet, car je crois que c'est l'éclairage de notre maison qui avait dû attirer l'objet. J'ai vu l'objet de la grandeur de notre ancienne piscine. C'est-à-dire un diamètre de 3 mètres. C'était un objet de contour net et précis.

Renseignements complémentaires:

L'objet était d'aspect solide, de contour net et précis, d'une couleur

gris métal ou argentée. Sa forme était ovale comme une assiette retournée. Il y avait une grosse lampe blanche au-dessous de celui-ci, une lumière rouge au milieu de celui-ci et en dessous. Il y avait également une série de petites lumières blanches qui tournaient dans le sens des aiguilles d'une montre. Ces petites lumières ou hublots étaient éclairés depuis l'intérieur de l'objet par ces hublots. Le phare de bougeait pas par rapport aux lumières qui, elles, tournaient. Il n' eut aucun halo, flash, odeur ou traînée quelconque.

La lumière blanche qui s'est dirigée vers Pascal pouvait ressembler à un phare anti-brouillard uniforme d'éclat moyen, non aveuglant. Le rond au sol était bien net comme tracé au compas,d'un diamètre d'environ 70 cm. Le rayon s'est rétracté vers l'objet dans un mouvement bien net "comme si on remontait un périscope".

La lumière visible au travers des hublots était blanche, non aveuglante, et uniforme. Le contour des hublots était net, ils étaient relativement petits et nombreux par rapport à l'objet. Ils étaient disposés dans le sens horizontal, et ils étaient disposés entre eux à une distance égale à un demi hublot. Le phare rouge tournait dans le même sens que les lumières.

Lorsque l'objet était immobile, il n'y avait pas de bruit. Le bruit ressemblait à un ronronnement d'une génératrice ou d'une turbine tournant au ralenti. Le son était grave et doux. Il n'y avait pas de sifflement quelconque, rien que ce bruit lorsque l'objet se déplaçait.

LA DEUXIEME ENQUETE:

Celle-ci se déroula à nouveau au domicile des témoins, à la date du 6 juillet 1983. L'entretien avec les témoins est retranscrit ci-dessous.

Monsieur Lorent, pourquoi lorsque Pascal vous dit "Papa, une lumière!", vous lui répondez que cela ne peut être qu'un avion?

-*"En général, une lumière en l'air, ce ne peut-être qu'un avion. On ne pense pas à un objet quelconque. J'ai déjà vu des vols de nuit tout en sachant que c'était un avion"*

Selon vous, était-ce normal d'avoir un avion à cette heure nocturne?

-*"Non, surtout jamais si près des arbres. Mais avant, je n'avais aucune idée de l'emplacement où se trouvait la lumière, puisque je ne voyais rien. C'est quand j'ai entendu le bruit ponctuel, que pour moi, ce fut intriguant, alors je n'ai plus pensé à un avion, et cela a coïncidé justement au silence soudain de Pascal."*

Le son de l'objet était-il modulé ou non?

-*"Il était grave. Il n'était pas modulé, mais régulier. Il était surtout grave et de même amplitude. Je me souviens que le bruit était présent déjà quand ils m'ont appelé la première fois."*

Avez-vous envie que l'objet revienne?

-*"Oui, parce que c'est l'inconnu. Cela me plairait bien de savoir ce qui se passe ailleurs."*

Avez-vous parlé de votre observation à votre entourage?

-*"Oui, j'en ai parlé. J'ai reçu des réactions diverses, positives et négatives."*

Dans votre récit, vous parlez d'une boule de lumière; était-ce une boule de lumière ou bien un objet ovale que vous avez observé?

-*"Je n'ai vu que la lumière qui partait déjà en oblique accompagné du bruit. Dans mon cas, c'était une lumière qui partait. Je n'avais pas plus de détails. Seulement ce n'était pas rond mais plutôt elliptique,*

très lumineux, pas allongé, un peu comme un ballon de rugby."

Et toi Pascal, as-tu entendu le bruit de l'objet lorsque tu étais "paralysé" par la lumière?

-"Paralysé, j'entendais nettement l'objet. Je me sentais hors du temps. Ma réaction après que la lumière a été partie était normale; je me sentais comme maintenant."

Lorsque le faisceau de lumière s'est rétracté, a-t-il fait du bruit?

-"La rétraction n'a pas fait de bruit. Il n'y avait pas de différence au niveau du son, éclairé ou non."

Tu nous as dit que tu avais eu l'impression d'avoir reçu deux fois le St-Esprit?

-"Au niveau religieux, la communion solennelle, c'est la première fois qu'on reçoit "la lumière"; alors j'ai fait le rapprochement. Mais j'ai dit celà comme ça. On a eu peur, mais après, on a bien ri et, à ce moment-là j'ai dit celà comme çà." (Pascal a eu beaucoup de difficulté à exprimer sa réponse).

Y a-t-il un lien entre cette observation et la communion selon toi?

-"Aucun lien."

Pourquoi y a-t-il deux rangées de hublots sur un de tes dessins et seulement une sur un autre? (voir illustrations).

-"Il n'y avait qu'une rangée, j'en suis sûr et certain."

As-tu toujours envie que l'objet revienne?

-"J'ai toujours envie qu'il revienne. Je suis curieux de voir ce qu'il y a dedans. On n'a pas cela par ici."

As-tu parlé à ton entourage de cette observation après notre première visite?

-"Oui, avec Stéphane, mon meilleur ami, mais il n'a rien dit. Je n'ai pas parlé de ça à d'autres. On aurait rigolé de moi."

Regardes-tu souvent après des lapins dans le jardin?

-"C'est rare que je regarde les lapins. Mais j'ai regardé comme ça. Cela m'a pris et j'ai regardé. Il n'y avait pas de bruit. Je regardais vers le sentier du voisin. J'ai été éclairé sur le côté et je me suis retourné."

Comment étaient les lumières et les hublots?

-"Les hublots étaient au-dessus, ce sont les lumières en dessous qui tournaient. Il y avait une lumière, un hublot, une lumière, un hublot, etc..."

Quant à vous Madame Lorent, avez-vous entendu le bruit de l'objet lorsque vous étiez "paralysée" par la lueur?

-"Je ne m'en rappelle plus. Quand il s'est éteint, oui, mais j'étais comme... (proposition de son mari: ...comme embaumée). Je n'avais plus de réaction, plus de réflexe jusqu'au moment où Pascal a recrié. Quand la lumière est remontée, j'ai recrié."

Pendant votre "paralysie", comment vous sentiez-vous?

-"J'étais sur terre, mais je ne réagissais plus. J'étais attirée à la regarder, mais je ne me suis pas sentie transportée."

Et le son de l'objet?

-"Le son n'était pas modulé. On entendait l'intensité du bruit diminuer avec l'éloignement et puis, au-dessus des nuages, plus rien."

Vous avez fait des rêves sur votre observation. Pouvez-vous en parler?

puis est parti dans cette direction

nuage.

nuage.

A 3 Km. la centrale Electrique

lumiere Blanche

lumiere Rouge

le Bois

Jardin

Jardin

La lumiere a éclairé mon fils

Jardin

le chemin du Bois.

lune

Voiture

moi

mon fils

mon mari

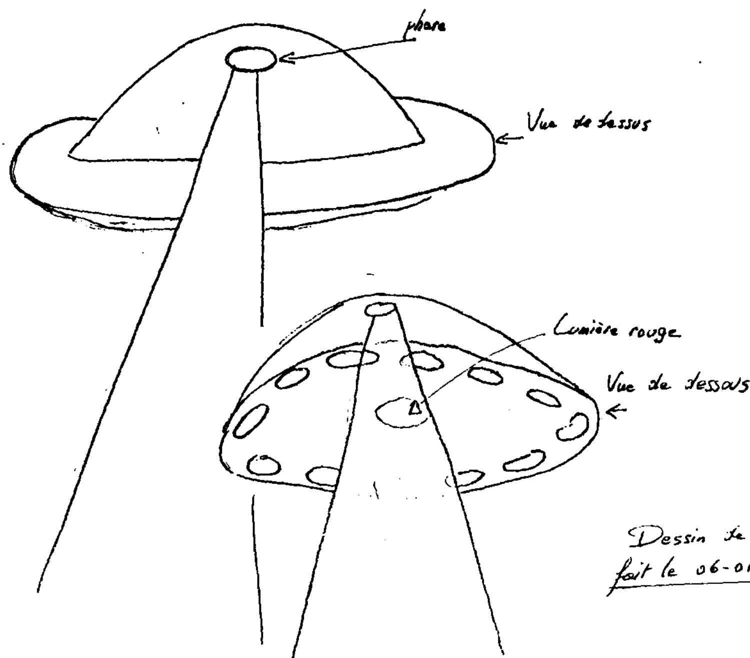
la cour

Maison Voisin

Notre Maison

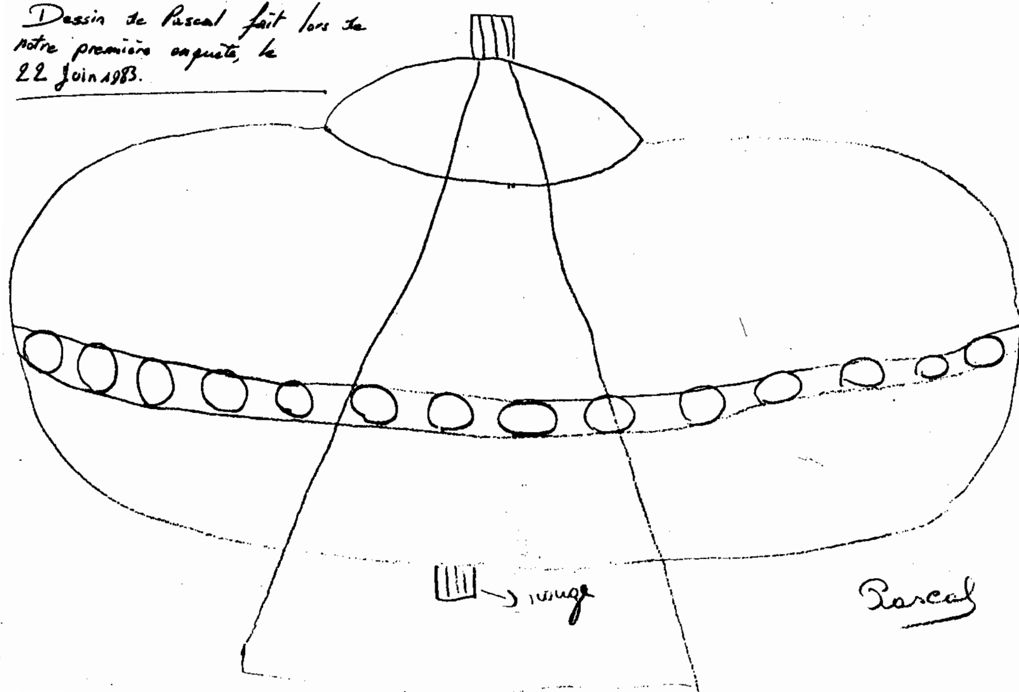
Maison Voisin

Dessin di Mme Lorent.





Dessin fait par
Monsieur le 06-07-83.



-"Non, je voyais... J'avais peur. La lumière était sur Pascal et on enlevait mon fils avec la lumière. Elle remontait avec mon fils comme si on l'emmenait."

Lorsque le faisceau de lumière s'est retracté, a-t-il fait du bruit?

-"Non, pas de bruit."

Dans les lumières tournoyantes, y avait-il des pulsations?

-"Non, elles étaient régulières et uniformes."

Le bruit de l'objet, d'où venait-il?

-"Le bruit venait du bas, pas du dessus. Il venait de la partie inférieure là où les lampes tournaient. Ce n'étaient pas les hublots qui tournaient."

Et vos cauchemars?

-"Je n'en fais plus. Mais le soir où vous êtes venus la première fois, j'ai eu de nouveau peur de m'endormir et de refaire le même rêve."

Vous avez aussi fait deux dessins différents: un avec deux rangées et l'autre avec une seule; pourquoi?

-"J'ai voulu montrer toutes les lumières, le bas tournait, le haut pas."

Avez-vous toujours envie de revoir l'objet?

-"Oui, pour encore l'examiner plus, pour voir s'il y a quelqu'un dedans. Mais s'il y avait quelqu'un, j'aurais peur."

Reparlez-nous des lumières.

-"Les lumières tournaient dans le sens des aiguilles d'une montre. Le bas tournait, le haut non. Il était comme déposé dessus. Je vois ces lumières qui tournaient tout le temps. Au niveau des hublots, je ne saurais pas dire, elles étaient plus petites, de trois fois plus petites. Les distances entre elles étaient de 20 à 25 cm par rapport au diamètre des lumières, même écartement que leur diamètre. Il y avait un écartement, une lumière, un écartement,etc... (...) Les lumières se trouvaient au-dessous des hublots. L'objet n'éclairait pas les arbres, rien que Pascal. Il y avait peut-être une vingtaine de lumières, et 4 à 5 hublots de la face visible de l'objet."

Et maintenant que ressentez-vous?

-"Nous regardons régulièrement le ciel. En pleine nuit, j'ai parfois envie d'ouvrir les tentures. On entend un bruit, on regarde, on croit que cela reviendra."

<u>Autres commentaires des témoins:</u>

Le jeune Pascal a eu l'impression nette d'être observé par l'objet. Madame Lorent a ressenti de fortes angoisses après l'observation. Elle a souffert d'insomnie dans la nuit qui a suivi. Le lendemain, elle a souffert de migraine et durant la nuit, elle a fait son premier cauchemar. Elle revoyait la scène de la veille, mais son fils était enlevé par la lumière. elle se réveillait les bras tendus comme pour retenir l'enfant. Elle a fait deux à trois fois le même rêve. A cette époque, il faut préciser que Mme Lorent avait été opérée récemment à la jambe. D'autre part, elle souffre de troubles nerveux fréquents.

<u>Enquête de Michel VAN DER ELST</u>

<u>Rita SMET</u>.

Détermination informatique de l'aspect de la voûte céleste

Les méprises entre phénomènes astronomiques et OVNI

Il est bien connu que les notifications d'observations d'OVNI se révèlent être dues en majorité à de mauvaises interprétations de phénomènes connus, commises par des témoins sincères mais inexpérimentés. Les méprises d'origine astronomique sont parmi les plus fréquentes.

Etoiles et planètes apparaissent normalement ponctuelles, mais sous certaines conditions atmosphériques particulières (présence d'un halo, au lever ou au coucher de l'astre, ...), ces astres se présentent parfois comme une tache lumineuse. Les réfractions et les dispersions de leurs rayons lumineux à travers les couches instables de l'atmosphère peuvent alors donner l'impression qu'ils changent de forme et montrent des couleurs variables.

Le mouvement apparent de ces astres, dû principalement à la rotation de la Terre sur elle-même, est lent. Il faut en effet attendre au moins quelques dizaines de minutes pour qu'il soit perceptible. Cependant, plusieurs causes peuvent donner l'illusion d'un mouvement de ces astres:

- un sujet présentant un défaut de vision (myopie, hypermétropie, astigmatisme) peut bien sûr, surtout s'il ne porte pas ses verres correcteurs, percevoir et interpréter de manière incorrecte un stimulus visuel tout à fait banal.
- le phénomène d'autokinésie: un point lumineux et fixe placé dans un milieu sombre pauvre en points de référence, tel un ciel nocturne, apparaît comme mobile. C'est ainsi que des planètes (Jupiter, Vénus) ou des étoiles brillantes peuvent sembler se déplacer aux yeux d'un observateur.
- les réfractions et les diffractions atmosphériques peuvent aussi donner l'illusion du mouvement, particulièrement lorsque l'astre est proche de l'horizon.
- les mouvements rapides de nuages devant un astre sont souvent responsables d'une telle illusion. De surcroît, l'opacité plus ou moins grande des nuages peut donner l'illusion qu'un astre se rapproche ou s'éloigne de l'observateur lorsqu'il apparaît ou disparaît graduellement à travers la couverture nuageuse. Des nuages mal distingués du fond obscur du ciel nocturne et occultant soudain une étoile peuvent aussi donner l'impression d'une disparition spectaculaire d'un OVNI.
- enfin, extrêmement fréquemment, un témoin se déplaçant à bord d'un véhicule a l'impression qu'un OVNI le suit obstinément, réglant sa vitesse sur la sienne et se déplaçant éventuellement autour de lui. Le plus souvent, il s'agit en fait d'un astre dont le mouvement apparent est provoqué par le déplacement du véhicule et ses changements de direction. Dans de tels cas, l'objet s'arrête toujours lorsque le témoin stoppe son véhicule et repart en même temps que lui.

Les étoiles les plus brillantes (Sirius, Véga, Capella, Arcturus, Rigel, Procyon, Altaïr, Bételgeuse, Aldébaran, ...) et les planètes les plus lumineuses (Vénus, Jupiter et Mars) sont souvent prises pour des OVNI. La Lune est également à l'origine de nombreuses erreurs d'identification, particulièrement lorsqu'elle se trouve à l'horizon et qu'elle

apparaît déformée et orange à cause de mauvaises conditions atmosphériques. Ce sont de telles méprises astronomiques qui expliquent la plupart des cas d'OVNI observés régulièrement à une heure précise pendant plusieurs jours consécutifs.

Identification des méprises d'origine astronomique

Lors de l'enquête, de telles erreurs peuvent être décelées avec précision, même longtemps après l'observation, puisque lé mouvement parfaitement connu de ces astres nous permet de disposer d'éphémérides donnant avec précision leurs coordonnées à une date donnée.

La position approximative des étoiles est facilement retrouvée en utilisant un disque mobile du type Planiciel ou Planisphère. Ces disques ne sont toutefois utilisables que sous nos latitudes.

Par contre, en ce qui concerne les planètes, il nous faut recourir aux éphémérides. Mais les coordonnées qu'elles nous fournissent sont des coordonnées équatoriales qui ne nous permettent pas d'obtenir directement la position des astres vus par un observateur à un moment et en un lieu donnés. Il nous faut les convertir en coordonnées horizontales, qui sont des coordonnées locales, dépendantes du lieu et du moment de l'observation.

Cette conversion est relativement longue et complexe. Elle reste malaisée à effectuer pour des chercheurs ne possédant pas de bonnes notions d'astronomie et la patience nécessaire à la résolution des diverses équations (qui prend bien 10 à 15 minutes par astre si l'on dispose d'une calculette électronique).

Dans la pratique, cette lourdeur d'utilisation handicape gravement le recours aux éphémérides. Les erreurs de calcul sont fréquentes, comme l'a montré un cas récemment publié dans INFORESPACE (1). Dernier inconvénient: il faut disposer d'une collection complète d'éphémérides astronomiques si l'on désire pouvoir effectuer des recherches a posteriori.

Un programme pour la détermination informatique de la sphère céleste locale

Nous développons pour la Division d'Astronomie du Groupement d'Etudes et de Recherches Scientifiques (G.E.R.S.) un programme informatique de calcul d'une carte du ciel, que nous utilisons pour planifier nos observations astronomiques. Ce programme permet d'établir, pour un endroit, une date et une heure donnés, l'exacte représentation de la voûte céleste (voir la figure à la page suivante). Il indique les planètes visibles et symbolise les étoiles en fonction de leurs magnitudes. Ce programme est écrit en langage BASIC et en assembleur. Il tourne actuellement sur ordinateur Superbrain QD (système basé sur un microprocesseur Z80, 64 koctets de mémoire centrale, 2 disquettes de 400 koctets, sous système d'exploitation CP/M), et nous l'implanterons prochainement sur d'autres systèmes (IBM PC, Epson QX 10, Lisa,...).

---

1. Bougard M., "L'OVNI et les trois jeunes filles: quand la Lune s'en mêle", INFOESPACE n° 61, 11 ème année, septembre 1982.

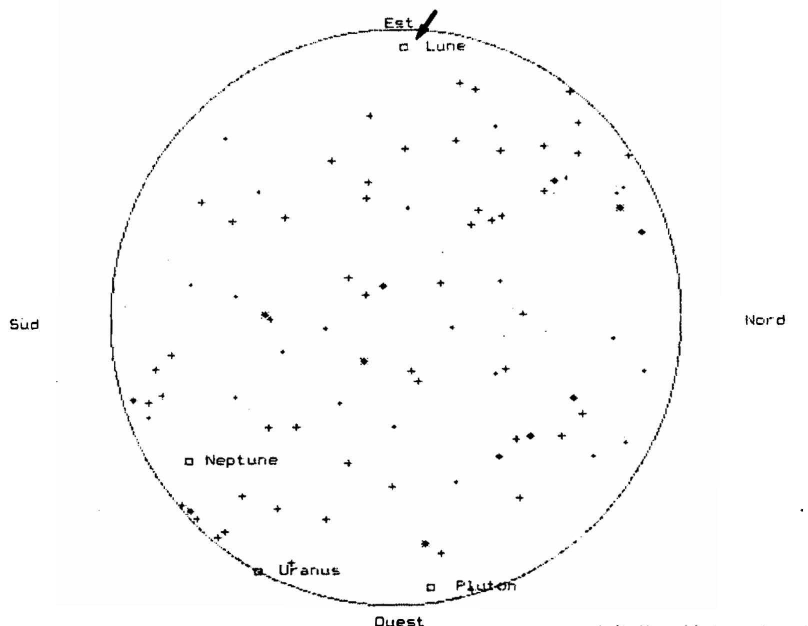
GROUPEMENT D'ETUDES & DE RECHERCHES SCIENTIFIQUES

Division d'Astronomie

Centre de Calcul de Nice; Directeur: Daniel MAVRAKIS
2, avenue de Normandie
06000 - NICE
France

Carte de la sphère locale visible le 6 - 7 - 1980 à 0 h 30 mn 0 s. de T.U.
T.S.= 19 h 44 mn en un lieu de longitude-4.53 ° et de latitude 50.4 ° (Chatelet)

Planète:	Azimut:	Hauteur:
Uranus	60.9 °	.1 °
Neptune	33.9 °	11.1 °
Pluton	97 °	5.1 °
Lune	269 °	5.4 °



Magnitudes des étoiles : * <1 ◆ 1<x<2 + 2<x<3 • 3<x<4 >4

Planètes : □

CARTE DU CIEL POUR L'OBSERVATION DE CHATELET

Voici un exemple de carte informatisée, appliqué à l'observation de Châtelet décrite dans INFORESPACE n° 61 (observation du 6 juillet 1980, à 0 h 30 mn T.U., longitude 4° 32' Est et latitude 50° 24' Nord). Réalisée en quelques minutes, elle permet de visualiser immédiatement la position de la Lune plein Est à 5° de hauteur au-dessus de l'horizon. Aucune étoile brillante n'est située à proximité de cet astre, privant les témoins de points de référence. On pourra à titre d'exemple, comparer cette carte avec les résultats identiques obtenus par M. Monnerie et M. Bougard, et qui ont nécessité de longs calculs.

Ce programme fonctionne de la manière suivante:

- il calcule les coordonnées équatoriales de toutes les planètes et de la Lune et en donne un listing (que nous utilisons pour nos observations).
- il convertit ces coordonnées en coordonnées horizontales en tenant compte des coordonnées géographiques du lieu, de la date et de l'heure de l'observation, et les place sur une carte du ciel de 400 x 400 points (dans la version actuelle). Les planètes sont symbolisées par des rectangles portant en légende le nom de l'astre.
- il exploite un fichier d'étoiles (qui peut être plus ou moins important) et effectue la même conversion. Il place ensuite ces étoiles sur la carte du ciel, avec une représentation graphique dépendant de la magnitude des étoiles.
- enfin, la carte du ciel est dessinée sur une imprimante graphique (Epson MX-80). Une version sur table tracante est en cours d'implémentation.

La représentation précise de la voûte céleste locale sur le papier permet de contrôler facilement si un astre brillant était visible à la position approximative de l'OVNI signalé, et met immédiatement en évidence les conjonctions éventuelles entre des astres brillants, souvent responsables de nombreuses notifications d'OVNI.

C'est avec plaisir que nous mettons gratuitement ce programme à la disposition des enquêteurs (sous seule réserve qu'ils aient l'obligeance de nous citer comme source de la carte dont le copyright reste notre propriété). Nos cartes doivent être utilisées uniquement à des fins de recherche ufologique ou pour l'astronomie. Leur usage à des fins lucratives est bien sûr strictement interdit.

Pour demander une carte du ciel, il faut nous faire parvenir:

- le nom du lieu et ses coordonnées géographiques (longitude et latitude précises);
- la date et l'heure (en temps universel);
- 5 FF en timbres-poste pour frais d'envoi (si on habite en France), ou bien 2 coupons-réponse internationaux (pour l'étranger);
- les nom, prénom, adresse complète, date de naissance de l'enquêteur, ainsi que la justification de son affiliation à un groupe astronomique ou ufologique (obligatoire);
- nous serions enfin très heureux si les enquêteurs ayant recours à notre programme (2) avaient l'obligeance de nous faire parvenir lors de leur demande ou ultérieurement une copie du compte rendu de l'enquête (facultatif).

Nous espérons que ce programme informatique pourra rendre de grands services aux enquêteurs en permettant de déceler plus facilement les confusions entre phénomènes astronomiques et OVNI.

G.E.R.S.
Division d'astronomie
2 avenue de Normandie
F-06000 NICE

Daniel MAVRAKIS
M. Stud, M. Sc.
et Marie-Pierre OLIVIER.
Sc. Stud.

2.Mavrakis D., "Informatique appliquée à l'astronomie", publié prochainement.

Une nouvelle pièce au dossier : les cas «radar-sonar»

AVANT-PROPOS

La lecture du numéro 199 du "MUFON UFO JOURNAL" (1) nous a permis de prendre connaissance d'un cas assez exceptionnel d'observation par des témoins compétents d'un OVNI qui, a première vue, se rattache à la catégorie des observations RO çàd des cas Radar-Optiques quoiqu'ici, pourtant, le qualificatif "Optiques" soit injustifié. Par contre, le caractère exceptionnel de cette observation réside en ce que l'OVNI ait été détecté sur l'écran d'un radar mais également d'un sonar. On sait que le principe du radar et celui du sonar sont très semblables (2). Néanmoins, ainsi que le souligne Walter N. Webb, l'auteur de l'article paru dans ce numéro 199, l'association des deux visualisations est, à sa connaissance (3), unique ou presque (4).

Nous proposons donc à nos lecteurs un résumé très complet de l'article de W.N.Webb dans l'espoir secret de démontrer, si besoin en est, que la première étape fondamentale de l'Ufologie doit rester la recherche et la prise en considération des observations d'OVNI.

INTRODUCTION

W.N.Webb eût connaissance du cas par l'intermédiaire d'une connaissance de longue date, Valerie Wilcox d'Aubarndale dans le Massachusetts. Lors d'un entretien téléphonique le 27 juillet 1984, cette personne lui apprit qu'elle connaissait un ancien officier anglais, lequel avait mentionné récemment avoir fait une observation d'OVNI alors qu'il était attaché à la Royal Navy. W.N.Webb apprit alors qu'il s'agissait d'une observation d'un objet non identifié, observation faite au radar, puis au sonar après entrée de l'objet dans l'eau.

Invité à rencontrer le témoin en question, W.N.Webb put alors interviewer l'ancien officier. Il le fit d'abord chez Valerie Wilcox puis le 12 septembre encore (soit six jours après le premier entretien) sur le lieu de travail du témoin.

Ce dernier insista sur le fait que le secret lui fut imposé à l'époque et qu'actuellement encore, il souhaitait ne pas rendre public son nom et ne remplit donc pas le formulaire ad-hoc du MUFON concernant des observations de ce type. C'est pourquoi, dans tout ce qui suit, notre témoin sera appelé Tom Preston. Que l'on sache simplement qu'il vit à Newton, qu'il y travaille, qu'il a 41 ans et qu'il a été marié durant sept années à une américaine. Ses coordonnées véritables figurent dans le fichier du MUFON.

L'OBSERVATION

Les événements que nous résumons ici se produisirent à la fin du mois

de février 1963 (le 28 ?).La Flotte de l'Atlantique Nord de la Royal Navy effectuait des exercices d'une durée de trois jours au large de la Norvège.Tom Preston,lieutenant,âgé de 20 ans,faisait partie de la Flotte et était membre de l'équipage d'un de[illegible]er d'escorte.Il avait été longuement entraîné à la navigation et aux techniques du radar. Il avait notamment subi un entraînement spécifique pour l'usage de ce dispositif de détection durant 12 mois.

Ce jour-là,Tom Preston était de quart (24.00 à 7.50);au moment des faits,dans la salle des instruments de détection,se trouvaient avec lui trois opérateurs radar et deux opérateurs sonar.L'officier supérieur était absent.La Flotte croisait alors vers le Nord-Est entre le Spitzberg et la Norvège,à 30 ou 50 miles de la côte norvégienne (5), par 71° de latitude Nord et 20° de longitude Est dans la mer de Norvège.Le ciel était clair et ne comportait que peu ou pas de nuages. Les vagues avaient une hauteur de 3 à 5 pieds et le vent de force 2 sur l'échelle de Beaufort (soit 4 à 7 miles par heure) pouvait être qualifié de "légère brise".

Chaque opérateur radar surveillait son écran. Les trois radars surveillaient chacun une portion de l'atmosphère correspondante à des altitudes spécifiques quoique contigues.

A 3.15,une tache apparut brutalement sur l'écran radar surveillant les altitudes supérieures. La tache était stationnaire. La hauteur de sa source fut évaluée à près de 35.000 pieds;l'objet,qui semblait solide,donnant lieu à une forte réflection se situait un peu à l'ouest du zénith (6) par 70° d'élévation. Ses dimensions furent estimées à 100 ou 120 pieds.

Comme Tom Preston le précisera encore par la suite,l'apparition fut soudaine.Un instant,il n'y avait rien,l'instant d'après,on perçut le signal sur l'écran ce qui laisse supposer une entrée dans le champ à une vitesse (tant horizontale que verticale) inconcevable.Tom Preston sortit alors à plusieurs reprises sur le pont pour tenter d'observer l'objet à l'aide de jumelles. Il ne vit rien. Comme il put l'apprendre par la suite,aucun membre de la Flotte ne put observer l'objet de cette manière. Après quelques minutes,l'officier supérieur entra la pièce;il regarda l'objet ou plutot la tache visible sur l'écran puis il se retira. Il joignit le bateau le plus proche par radio qui répondit par l'affirmative à sa question de savoir si les opérateurs de ce navire faisaient pareille observation.

On procéda alors à plusieurs tentatives visant à établir un contact radio avec la source du signal.Aucune ne donna de résultats positifs. Après quelques échanges radio avec le navire-amiral,ordre fut donné à toute la flotte d'entamer une manoeuvre de fuite (suivant un Z classique). L'objet suivi la manoeuvre demeurant à son altitude initiale et gardant la même position relative qu'auparavant.

Des avions anglais furent alors appelés. Ils apparurent bientôt et furent visualisés par deux points sur les écrans radar. Arrivés à 10 ou 15 miles de l'objet,ce dernier entama un mouvement de descente à une vitesse incroyable,traversant les écrans des trois radars pour passer enfin sous l'horizon radar (situé entre 750 et 1.000 pieds). Le tout se passa en 2 ou 3 secondes. L'OVNI passa à l'avant des navires, croisant leurs trajectoires de bâbord à tribord.

Cette observation qui,si elle n'est pas coutumière dans le domaine OVNI,n'en est pas moins associée à plusieurs reprises aux observations d'OVNI,va prendre maintenant une tournure exceptionnelle.

LE CONTACT SONAR

Lors de la descente, les deux opérateurs sonar dirigèrent leurs faisceaux dans la direction générale où l'objet tombait. Presque aussitôt (quelques secondes), après la perte du signal sur les radars, les deux opérateurs sonar reçurent des "bip" clairement audibles indiquant un écho intense provenant d'une cible immergée se déplaçant à grande vitesse à une distance évaluée à près de 20.000 yards(7). L'identité entre les paramètres du mouvement (angle de descente, azimuth) de l'objet aérien et de l'objet immergé implique que ces objets étaient en fait le même dans chacun des cas. C'est du moins ce qu'écrit W.N.Webb qui précise pourtant que l'identité des angles de descente est valable pour le début en tout cas.

La vitesse de l'objet diminua alors fortement pour se stabiliser à une valeur inférieure à 100 miles par heure. La trajectoire se composait de "zig-zag". Le premier écho sonar fut enregistré alors que l'objet se trouvait à 50 pieds sous l'eau ; le contact cessa après 2 ou 3 minutes au maximum . La profondeur maximale de l'endroit étant de 2.000 pieds, il est possible que l'objet fut masqué par un amas rocheux.

Le navire de Tom Preston se rendit alors vers le point d'immersion présumée. Il y arriva après 20 minutes. Des recherches visuelles et sonar ne donnèrent aucun résultat. Il n'y eu aucun contact ultérieur.

DUREE TOTALE

S'il faut en croire le témoin, l'ensemble des événements n'auraient pas pris plus de 5 à 6 minutes. Mais si, d'autre part, on envisage la suite d'événements suivants : première observation radar, notification par l'officier supérieur, communications entre navires, tentatives de contact radio, mouvement d'esquive de la Flotte, arrivée des jets puis enfin, contact sonar, il n'est pas irréaliste de supposer une durée totale de l'ordre de 15 à 20 minutes.

LES SUITES

Tom Preston témoigne alors de ce que l'officier supérieur consigna l'ensemble des faits dans le livre de bord de la salle des radars et sonars. Leur quart se termina alors et tous allèrent se restaurer puis prendre un repos bien mérité. Il était sans doute entre 12.00 et 13.00 lorsque fut intimé à Tom Preston l'ordre de se réveiller et de se présenter au rapport au poste de garde. Il se retrouva ainsi en compagnie des cinq hommes qui étaient de quart avec lui la nuit précédente. Tous les hommes étaient mécontents de ce que leur temps de repos fut ainsi interrompu.

Au poste de garde, les attendaient l'officier supérieur dont il a déjà été fait mention ainsi que le commandant du navire. Tous prirent place autour d'une table sur laquelle le café était servi.

L'officier supérieur reparla des événements de la nuit et leur posa des questions quant-aux observations radar et sonar.

Après leur avoir signalé que leurs dires étaient consignés par écrit, il leur ordonna de ne souffler mot à personne de ce qui s'était passé tant que l'on ne saurait rien sur cet objet. Il leur rappela que tous avaient signé un document relatif au secret des opérations.

Tom Preston et ses camarades comprirent que parler serait synonyme d'atteinte à la sécurité. Il semble néanmoins,comme le dira Tom à W.N.Webb qu'ils furent les seuls de la Flotte à être questionnés au sujet de cette observation. Mais il ne peut être entièrement affirmatif sur ce point. La conversation avec l'officier supérieur dura une dizaines de minutes.

Lorsqu'il reprit son service à 24.00,Tom Preston put remarquer avec surprise qu'un nouveau livre de bord avait remplacé celui utilisé dans la nuit des faits.

EVALUATION

Respectant les ordres,Tom Preston se tut jusqu'à,il y a trois ans. Alors que lui et sa femme venait de suivre un programme TV qui faisait allusion aux OVNI,Tom Preston raconta brièvement à sa femme que lui aussi avait observé un OVNI. Mais ce fut la seule personne à qui le témoin parla de cette affaire avant qu'il n'en parle à Valérie Wilcox puis à W.N.Webb.

Que pensait-il de la nàture de l'objet ? En fait,il répondit à Webb qu'il n'en avait pas la moindre idée. Mais il insista sur deux points : d'abord,l'objet était "guidé" (8) ; d'autre part,les images obtenues sur le radar étaient nettes,ce qui exclut la possibilité des taches "fantômes". Il ne s'agissait en aucune manière d'un ballon,d'un avion,d'un oiseau ou d'un effet de la météo. On doit exclure aussi,selon le témoin,un mauvais fonctionnement des appareils à bord de son navire puisque les opérateurs des bâtiments voisins firent la même observation.

Walter N. Webb entame alors une étude critique de ce cas. Nous en donnons ici une traduction quasi littérale.

"Aussi loin que je me souvienne personnellement,écrit W.N.Webb,ce est cas est véritablement unique dans l'histoire des OVNI.Il s'agit du premier cas connu de contact combiné radar-sonar d'un OVNI. Avec peut-être une exception (9),c'est également le premier cas connu de poursuite au sonar d'un USO (Unidentified Submarine Object),les OVNI étant habituellement décrits comme des objets entrant,passant dans l'eau ou en sortant. La majorité des observations significatives dans ces cas se rapportent à des objets entrant et/ou sortant de l'eau. Les cas d'observation d'objets demeurant dans l'eau sont fréquemment expliqués par l'activité de sous-marins étrangers ou à des phénomènes de bioluminescence (10). Pour en revenir de manière plus précise au cas de Tom Preston,même si ce dernier ne peut être affirmatif sur certains points de détails (position exacte de la Flotte,...),l'ensemble du témoignage semble clair. Il faut avoir à l'esprit que la disparition du cahier de bord obligea Preston à se fier uniquement à sa mémoire."

Webb poursuit alors :

"Si nous supposons que les souvenirs de l'observateur sont approximativement exacts quant-à la hauteur à laquelle se trouvait l'OVNI (35.000 pieds),sa hauteur angulaire (70°),la descente en 3 secondes et une distance du point d'immersion de 10 miles,nous pouvons en déduire que l'objet descendit selon un angle de 30° et parcourut une distance de 14 miles à la vitesse de 17.000 miles par heure,ce qui correspond à peu près à la vitesse d'un météore lent."

L'enquêteur W.N.Webb passe alors en revue les éléments qui peuvent expliquer de manière naturelle cette observation.Concernant une pos-

sibilité de propagation anormale des ondes radio utilisées dans la détection radar,il faut savoir que des conditions très spécifiques doivent être réunies pour qu'il en soit effectivement ainsi.Par exemple,des couches superréfractrices dans l'atmosphère peuvent donner d'un objet situé sous l'horizon visuel une image (ou un spot sur l'écran) donnant à penser qu'il s'agit d'un objet se trouvant à une hauteur apparente élevée. Dans ce cas,rien ne peut être perçu visuellement (ce qui pourra dans un premier temps être objecté dans le cas de Tom Preston). Mais,comme le témoin le précisera à plusieurs reprises,les conditions météo ne correspondaient en rien à ces conditions exceptionnelles.

De plus,comment justifier que la manoeuvre de descente s'opère à l'instant précis où les avions arrivent à 10 ou 15 miles de l'OVNI ? Comment expliquer,d'autre part,une quasi identité parfaite des paramètres des objets aérien et sous-marin ?

Quant-à l'expression "objet guidé",elle peut se justifier par les manoeuvres d'abord en Z (suivant en cela celles de la Flotte) puis de fuite lors de l'approche des jets.

Walter Webb conclut alors :

"Sachant que :
1° il s'est écoulé 20 années depuis les faits ;
2° qu'on ne dispose d'aucune donnée écrite ou enregistrée ;
3° qu'il y a unicité du témoignage ;
4° qu'il n'y a pas de confirmation visuelle ,
j'aurais classé ce cas comme simplement "inconnu". Mais attachant foi aux dires du témoin (crédibilité élevée),considérant d'autre part l'unicité "qualitative" de l'observation et prenant en compte tout l'intérêt potentiel d'un contact OVNI-radar-sonar,j'ai estimé pouvoir qualifier ce cas de "inconnu significatif"."

CONCLUSION

S'il est vrai que certains aspects de l'observation de Tom Preston mériteraient plus amples détails,nous rejoignons entièrement la pensée de W.N.Webb lorsqu'il insiste sur l'intérêt potentiel que de pareilles observations pourraient avoir. S'il faut une nouvelle fois regretter la politique du secret (c'était il y a 20 ans mais cela ne semble guère avoir changé depuis),on comprend néanmoins que sur le plan de la recherche d'évidences physiques,ce genre d'observation soit particulièremnent intéressant. Nous concluerons donc en espérant d'une part recevoir confirmation de ce témoignage et d'autre part,avoir montré que de nombreuses informations importantes demeurent enfouies dans les mémoires et dans des documents mis au secret et que par conséquent,il est tout-à-fait contre-indiqué de prôner l'adéquation totale d'une hypothèse précise à l'ensemble du phénomène OVNI,et ceci,bien entendu,vaut pour toutes les hypothèses proposées jusqu'à présent.

trad.:Pascal DEBOODT

NOTES

(1) "MUFON UFO JOURNAL",n°199,Novembre 1984,pp.7-10.
(2) Le sonar est un radar adapté au fonctionnement dans l'eau. Avec le radar,les propriétés de l'air permettent l'usage d'ondes radio alors que dans les liquides,et l'eau en particulier,il faut

employer des ondes sonores dont les fréquences (supérieures à 20.000 Hz) s'avèrent plus adéquates en milieu liquide.La distance est évaluée à partir de la mesure du temps nécessaire au trajet aller-retour entre la source et l'objet et de la connaissance de la vitesse de propagation des ondes dans le milieu en question,cette dernière dépendant de la nature du milieu notamment.

(3) Nous serions heureux de recevoir de nos lecteurs tout renseignement relatif à de pareils cas.

(4) voir note 9.

(5) Les unités anglaises pour les longueurs ont été gardées dans la traduction ; voici les équivalences dans le système international d'unités :
1 mile nautique = 1,852 km - 1 pied = 0.3048 m -
1 yard = 0.9144 m.

(6) Le zénith est le point d'intersection entre la sphère céleste et la verticale du lieu où se fait l'observation.

(7) voir note 5.

(8) Nous avons ici utilisé le terme "guidé" en traduisant litéralement le terme anglais "guided" car il n'est en fait nulle part fait mention d'un comportement "intelligent".

(9) W.N.Webb fait allusion à un autre cas d'USO rapporté par l'auteur Ivan T.Sanderson dans son dernier livre "Invisible Residents" publié à New-York,World Publishing Company 1970 et Avon Books en 1973). Les deux sources de Sanderson sont Martin Caidin dans son livre "Hydrospace" (New-York,E.P.Dutton & Co.,1964) et Ed Hyde dans son article "UFO's-At 4500 Fathoms "(Man's Illustrated de Mars 1966). On peut résumer ce qu'écrit Sanderson par ce qui suit. Une flotte américaine composée de 5 vaisseaux de faible tonnage, d'un sous-marin,d'un avion et peut-être du porte-avion "Wasp" comme navire-amiral effectuait un exercice de lutte anti-sousmarine dans les environs de Porto-Rico.L'opérateur radar de l'un des navires vit brusquement le sous-marin entamer une poursuite d'un USO se déplaçant à plus de 170 miles/heure. L'équipage d'un second navire et de l'avion (équipé semble-t-il d'un dispositif sonar) fit la même observation. La poursuite dura ... 4 jours et ce,jusqu'à une profondeur de 27.000 pieds. On se trouvait en effet dans les parages de la fosse de Porto-Rico dont la profondeur maximale est de 28.374 pieds. A l'époque,mis à part le bathyscaphe "Trieste" conçu spécialement à cet effet,aucune construction humaine ne peut disposer de pareilles possibilités.Nous sommes en effet en 1963. Aucune vitesse supérieure à 52 miles par heure n'était possible à l'époque. Cette limite correspond à la la vitesse des sous-marins nucléaires de l'époque. Il semble aussi que les manoeuvres auxquelles se livra l'USO ne pouvaient être réalisées par des engins humains.
Nous devons à l'honnêteté d'ajouter que pour W.N.Webb,ce cas ne pourrait bien être qu'une rumeur.

(10)... phénomènes connus parfois sous le nom de "roues de lumière".

Ufologie italienne :

LE POINT SUR L'ANNEE 1984

Monsieur Edoardo Russo , l'un des ufologues italiens les plus actifs et les plus sérieux du moment , responsables des relations internationales du Centro Ufologico Nazionale (CUN) , nous a fait l'amitié de nous transmettre pour publication dans INFORESPACE les lignes qui suivent . Cet article a été écrit en anglais et résume les événements ufologiques italiens de 1984 . Nous le remercions vivement de permettre ainsi aux lecteurs belges de prendre connaissance des faits récents survenus en Italie et qui sont , comme on le lira , loin d'être dénué d'intérêt .

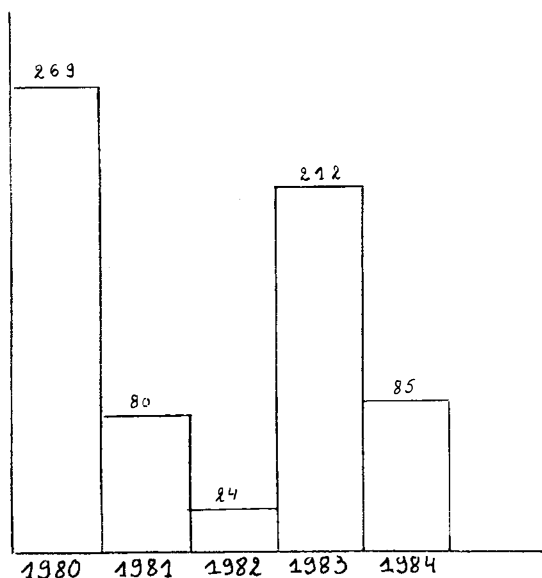
... ...

1984 n'a pas été une année tout à fait calme pour l'ufologie italienne . Elle n'a pas été riche en rapports OVNI mais les informations données par les media et les activités de recherche ont connu un net accroissement .

Rapports d'observations OVNI et OVI

85 observations avaient été enregistrées par le Centro Ufologico Nazionale à la date du 25 janvier 1985 . Il y en avait eu 269 en 1980 , 80 en 1981 , 24 en 1982 et 212 en 1983 . La plupart des rapports de 1984 étaient du type "lumières nocturnes" . Les seuls cas réellement intéressants sont deux rencontres rapprochées du deuxième et du troisième type qui ont d'ailleurs eu lieu à quelques heures l'une de l'autre le 9 octobre .

A 3 h 30 du matin , ce 9 octobre , un concierge de Polcanto , près de Florence , a été réveillé par une lumière venant de sa fenêtre et a aperçu pendant quelques instants , sur une colline proche une forme humaine sombre , du front de laquelle provenait un faisceau comme celui d'une lampe torche . Cette forme a disparu tandis que demeurait visible une ligne horizontale sombre sous laquelle trois flammes descendaient vers le sol . Ce phénomène a disparu soudain après quelques minutes et une énorme lumière blanche aveuglante a commencé à s'approcher , illuminant toute la zone comme en plein jour . Le témoin a tenté de s'approcher de la fenêtre mais il est resté paralysé avant d'y être arrivé jusqu'à ce que la lumière sem-



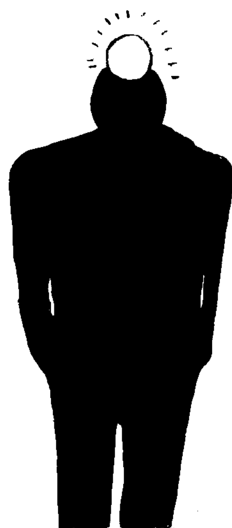


Fig.1 : Rapports d'OVNI et OVI enregistrés par le CUN de 1980 à 1984 .

Fig.2 : Dessin de l'entité de Polcanto par l'enquêteur .

ble aspirée en arrière . Une sphère rouge est alors apparue dont la lumière intermittente faisait mal aux yeux du témoin qui sont restés rouges et irrités pendant plusieurs jours . On a découvert dans les environs trois trous circulaires de 10 cm de diamètre et de 3 cm de profondeur , formant un triangle régulier de 2 m de côté environ où l(herbe semblait avoir subi une pression . Aucune radioactivité n'a été relevée . Le chien , qui dormait à l'extérieur , n'a pas aboyé et a manifesté un comportement anormal : il a refusé toute nourriture pendant plusieurs jours et est resté à l'intérieur de sa niche pendant les deux semaines suivantes , sans aboyer après les gens de passage . Le rapport d'enquête le plus complet sur ce cas est celui de Pier Luigi Sani . A 7 h 30 du même jour , un paysan de Prato Principato , près d'Avellino , a observé un homme haut de 1,30 m portant une "combinaison spatiale" brune avec un casque raccordé par deux tuyaux à un sac au dos ; cet être tenait un bâton fourchu à la main et planait au-dessus du sol en émettant des étincelles bleues en direction d'un "engin spatial" qui décolla soudain . Umberto Telarico ,

l'enquêteur du CUN , a trouvé sur les lieux six trous coniques disposés dans un rectangle , ainsi que deux grandes traces et quelques empreintes de pas . Les traces sont demeurées plus chaudes que l'environnement pendant deux jours et ont intrigué les enquêteurs des carabiniers .

Des mini-vagues locales ont été enregistrées en février dans les provinces du Nord-Est , en Vénétie , au Frioul et au trentin , où de nombreuses personnes ont vu des lumières planer et les ont entendu "bourdonner" . Au début du mois de décembre , ces mêmes régions , ainsi que le Nord-Ouest de l'Italie (Piémont, Ligurie) ont été survolées à plusieurs reprises par des lumières brillantes suivies de longues traînées . Le 5 décembre à 11 h 30 , en plein jour donc , des centaines de personnes dans les provinces de Coni , Imperia , Savone et Gênes ont observé une forme oblongue très brillante suivie d'une traînée lumineuse qui venait de France et qui a explosé avec un tel éclat de lumière que des gens se sont précipités hors de chez eux . Des dizaines de milliers de personnes dans toute la région ont entendu une série de "bang" puissants qui ont même été enregistrés par le réseau de sispographes . Un nuage sombre est demeuré sur place pendant plus d'une demi-heure .

Recherches en cours

Les trois projets suivants qui étaient déjà en cours ont donné des résultats en 1984 :

- catalogues régionaux de rapports , dressés par des enquêteurs locaux : ils ont conduit à un archivage complet (et à la publication d'un catalogue) des observations italiennes d'OVNI et d'OVI de 1980 à 1984 dans le cadre d'une banque de données "ouvertes" , gérée par Gian Paolo Grassino à Turin .
- projet Italie 3 , relatif aux rencontres rapprochées du troisième type en Italie : Paolo Fiorino a achevé une liste complète de tous les rapports et sources sur ces cas .
- "TRACAT" : la liste des références relatives aux cas italiens d'atterrissages avec traces , dressée par Maurizio Verga , a fait l'objet d'une importante mise à jour en 1984 et contient actuellement des résumés de 153 rapports .

Le CUN a lancé deux nouveaux projets de recherches en 1984 :

- "Projet Origines" : il s'agit d'un dépouillement complet des collections de journaux des premières années (1946,1947,1950) en vue de recueillir toutes les données pertinentes sur la naissance de la "saga" OVNI en Italie ; on a constaté que la couverture par la presse au cours de cette période avait été plus large qu'on ne s'y attendait.
- "Projet 64" : il s'agit d'un réseau de micro-ordinateurs (constitué principalement d'appareils Commodore 64 et AppleII), visant à réaliser une indexation complète de tous les rapports sur les observations italiennes d'ici à la fin 1985 . Plus de 4000 entrées ont déjà été introduites .

Publications

Les revues ufologiques ont connu certaines perturbations pendant l'année de George Orwell ; un numéro seulement a été publié de chacune des publications suivantes : NOTIZARIO UFO (bimestriel du CUN) , UFOLOGIA (un numéro spécial sur la nouvelle ufologie française) , DOCUMENTI UFO MONOGRAFIE (sur l'hypnose et l'ufologie) .

Le manuel d'enquêtes du CUN , attendu depuis longtemps , a été publié en décembre . Deux livres sur les OVNI ont été publiés : la traduction italienne de l'ouvrage de Jacques Vallée "Messengers of Deception" (1) et le récit détaillé de la série d'enlèvements du veilleur de nuit F.Zanfretta par le journaliste Rino Di Stefano sous le titre "Lumières dans la nuit" (2) . L'auteur italien bien connu , Peter Kolosimo est décédé subitement au mois de mars.

Média

En 1984 , le CUN a relevé 450 coupures de presse relatives aux OVNI dans les journaux italiens , ce qui représente une nette augmentation par rapport à la moyenne de 1981 à 1983 . Certains événements ont particulièrement retenu l'attention de la presse et ont été largement rapportés , à savoir , les Congrès du CUN à Palerme en janvier et à Gênes en mai et surtout la question officielle que quatre délégués (conseillers par le CUN) ont posée au Gouvernement et par laquelle ils demandaient que le Ministère de la Défense ouvre ses dossiers aux chercheurs privés . Le Ministre a répondu que les dossiers sur

les OVNI n'étaient en fait pas confidentiels et ne contenaient aucun rapport réellement non-identifié . Antonio Chiumiento , Vice-Président du CUN et principal enquêteur italien , a demandé au Ministère des détails sur une rencontre entre un OVNI et un pilote ,rencontre qui avait eu lieu en 1979 et avait donné lieu à des photographies ; le Ministère a répondu qu'il s'agissait en fait d'un ballon constitué d'enveloppes de matières plastique noire mais n'a jamais divulgé aucune des 80 photos . Les journaux , la radio et la télévision ont fait une large place à celle affaire au cours de la seconde moitié de l'année .

Rapport annuel

Les rapports , travaux de recherches et événements évoqués ici sont décrits plus en détail dans le "1984 Annual Report" du CUN (en anglais) que l'on peut se procurer à l'adresse suivante : CUN , Corso Vittorio Emanuele 108 , I 10121 TORINO , Italie .

Edoardo Russo .

(trad. : Jacques Scornaux.)

NOTES DU TRADUCTEUR

(1) Ouvrage publié en français sous le titre "OVNI-la grande manipulation",éd.du Rocher,1983 .
(2) Cette affaire complexe a été évoquée dans LDLN n°211-212,jan.-fév.1982,pp.41-42 (cas 69) et n°215-216,mai-juin 1982,pp.39-40 (cas 102) ainsi que dans Inforespace n°46,juil.1979,pp.17-22. Voir aussi,à propos de ce cas,la note 10 (p.14) de notre article paru dans Inforespace n°65,mars 1984.

— **LA CHRONIQUE DES OVNI,** de Michel Bougard (éd. J-P Delarge) ; une approche originale du phénomène OVNI à travers diverses époques qui montre bien que ces mystérieux objets ont sillonné le ciel bien avant 1947 — **400 FB.**

— **A IDENTIFIER ET LE CAS ADAMSKI,** de Jean-Gérard Dohmen (éd. Travox); premier ouvrage belge d'expression française traitant du phénomène OVNI, avec récits d'observations en Belgique — **490 FB.**

— **SCIENCE FICTION ET SOUCOUPES VOLANTES**, de Bertrand Méheust (éd. du Mercure de France) ; le premier ouvrage où les rapports étonnants et combien ambigus entre les témoignages sur des OVNI et l'imaginaire romanesque nous sont dévoiles : un livre qui oblige à reconsidérer l'ufologie sous un jour nouveau — **430 FB.**

— **MYSTERIEUX OBJETS CELESTES,** d'Aimé Michel (éd. Seghers); une réédition attendue et un ouvrage capital. Il faut avoir lu cette longue enquête sur la grande vague française de 1954 écrite par le pionnier de la recherche ufologique — **440 FB.**

— **LA NOUVELLE VAGUE DES SOUCOUPES VOLANTES.** de Jean-Claude Bourret (éd. France-Empire); ouvrage où ont été réunis les meilleurs extraits de l'émission du même nom diffusée sur France-Inter, ainsi que de nombreux entretiens ou cas que la station n'avait pas eu la possibilité de diffuser — **320 FB.**

— **LE NOUVEAU DEFI DES OVNI,** de Jean-Claude Bourret (éd. France-Empire); les dossiers de la Gendarmerie Française, des enquêtes inédites, et les avis récents des principaux chercheurs français : en particulier les travaux de Jean-Pierre Petit sur la propulsion magnétohydrodynamique des OVNI — **365 FB.**

— **MYSTERIEUSES SOUCOUPES VOLANTES,** de Fernand Lagarde et le groupement « Lumières dans la Nuit » (éd. Albatros); œuvre collective nous présentant les réflexions sur le sujet de chercheurs comme Aimé Michel et Jacques Vallée et décrivant des voies de recherches possibles pour une étude approfondie du phénomène — **350 FB.**

— **OVNI, L'ARMEE PARLE,** de Jean-Claude Bourret (éd. France-Empire); le quatrième ouvrage du journaliste de TF-1 où il révèle les dossiers secrets de certains services secrets et les nombreux rapports de l'Armée et de la Gendarmerie Françaises — **340 FB.**

— **LES SOUCOUPES VOLANTES VIENNENT D'UN AUTRE MONDE** et **BLACK-OUT SUR LES SOUCOUPES VOLANTES,** de Jimmy Guieu (éd. Omnium Littéraire); deux « classiques » de l'ufologie française, récemment réédités — **265 FB** le volume.

— **ET SI LES OVNI N'EXISTAIENT PAS ?**, de Michel Monnerie (éd. Les Humanoïdes Associés); un livre intelligent et courageux qui prend le parti de dire que les méprises sont plus courantes qu'on ne le croit, ce qui permet à l'auteur de proposer son hypothèse socio-psychologique pour expliquer les OVNI — **325 FB.**

— **SOUCOUPES VOLANTES, 20 ANS D'ENQUETES**, de Charles Garreau (éd. Mame); ce pionnier de la recherche sérieuse sur les OVNI en France, fait le point de sa longue expérience — **250 FB.**

— **FACE AUX EXTRATERRESTRES**, de Charles Garreau et Raymond Lavier (éd. J-P. Delarge); avec un dossier de 200 témoignages d'atterrissages en France — **395 FB.**

— **DES SIGNES DANS LE CIEL**, de Paul Misraki (éd. Mame); ouvrage de réflexion, abordant sous un angle original la question des relations entre OVNI et phénomènes religieux. — **320 FB.**

— **CHRONIQUE DES APPARITIONS EXTRATERRESTRES**, de Jacques Vallée (éd. Denoël); expose les vues très personnelles de l'auteur sur l'ufologie; comprend un catalogue de 900 cas d'atterrissage — **345 FB.**

— **LE COLLEGE INVISIBLE**, de Jacques Vallée (éd. Albin Michel); dans lequel l'auteur tente de relier les OVNI aux phénomènes para-psychologiques — **310 FB.**

— **LES OBJETS VOLANTS NON IDENTIFIES : MYTHE OU REALITE ?**, du Dr J. Allen Hynek (éd. Belfond); un ouvrage dans lequel le Dr Hynek explique pourquoi il faut tenter l'aventure de l'étude sérieuse du phénomène OVNI en dévoilant des documents inédits et sa conception des études à mener — **340 FB.**

— **AUX LIMITES DE LA REALITE**, de J. Allen Hynek et Jacques Vallée (éd. Albin Michel); quand deux des plus célèbres ufologues se livrent à un échange de réflexions profondes sur la nature des OVNI, les principaux cas et leur analyse, ainsi que sur les voies de recherches actuellement entreprises — **395 FB.**

— **LE LIVRE DES DAMNES**, de Charles Fort (éd. Losfeld); premier recenseur de phénomènes curieux de l'espace, Fort a réuni dans cet ouvrage une incroyable collection de faits la plupart encore inexpliqués de nos jours — **350 FB.**